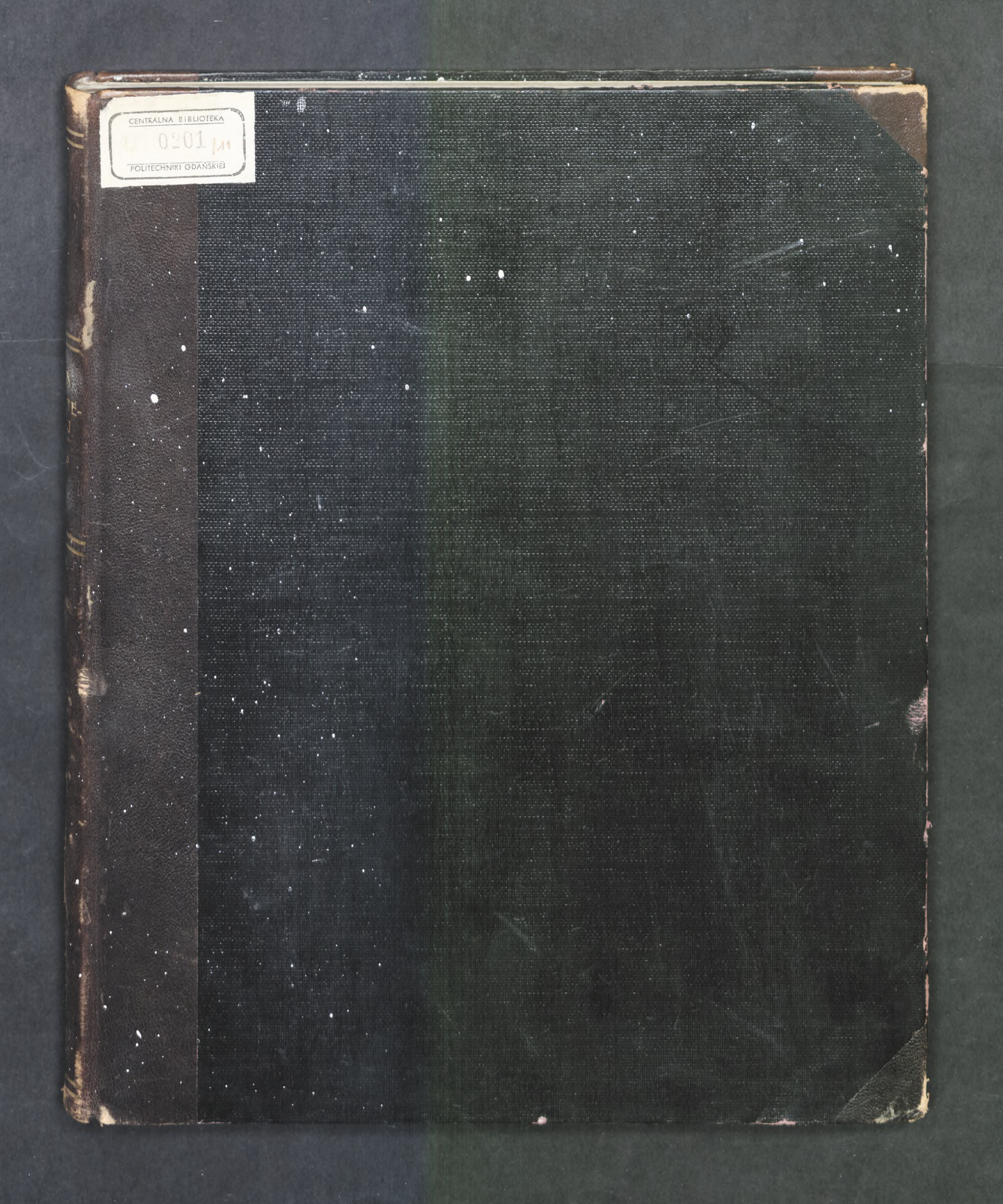
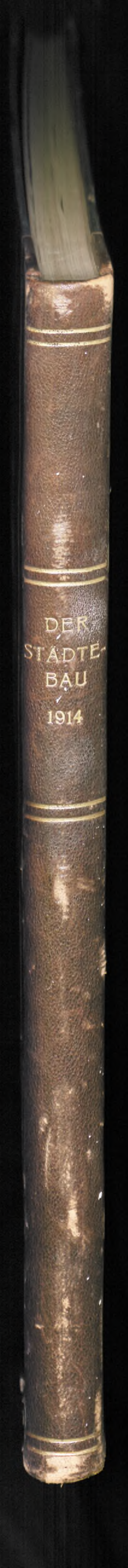
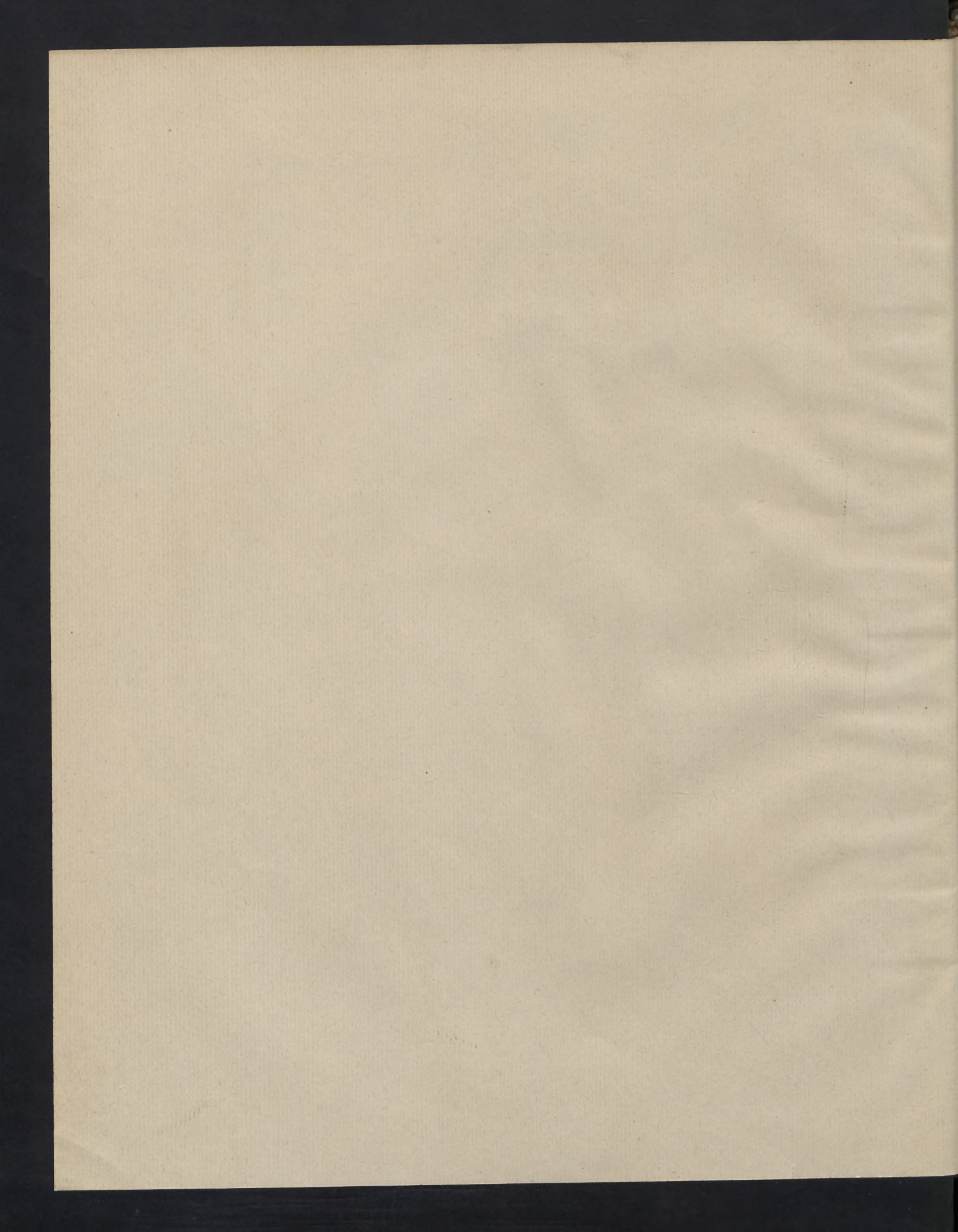

CENTRALNA BIBLIOTEKA
0201
POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ



DER
STÄDTE-
BAU
1914







DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE

BERLIN WIEN

ELFTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 31
1914



Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg.

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. MITTEILUNGEN.

III. CHRONIK.

IV. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE.

V. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VI. NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

VERZEICHNIS DER TAFELN.

MITARBEITER.

11. Jahrgang 1914 1. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

GELEITWORT ZUM XI. JAHRGANGE.

Nach zehnjähriger Arbeit danken Herausgeber und Verleger allen denen, die geholfen haben, den Bestand der Zeitschrift zu sichern, den Behörden, den Mitarbeitern und Lesern für die rege Beteiligung und vielfache fruchtbare Anregungen. Ein die zehn ersten Jahrgänge umfassendes Inhaltsverzeichnis beabsichtigen sie als ein sichtbares Zeichen ihrer Dankbarkeit einer der nächsten Nummern des neuen Jahrganges beizufügen. Diese ist reichhaltiger und umfangreicher ausgestattet worden, um möglichst alle die verschiedenen Seiten des Programms, das der Zeitschrift zugrunde liegt, auf einmal wieder den Lesern vor Augen führen zu können in dem Gedanken, damit bei steigender Beteiligung die Zeitschrift durch Besserungen in der Darstellungsweise der Pläne, möglichst mit Hilfe von Farbendrucken, sowie durch Vermehrung der Textbeiträge, insbesondere nach der sozialwirtschaftlichen und verkehrstechnischen Seite hin, weiter auszubauen. Sollten in dieser Hinsicht aus dem Kreise der Abnehmer Vorschläge und Wünsche an den Verlag oder die Schriftleitung herantreten, so dürfen sie einer gewissenhaften Prüfung sich versichert halten.

Die mit der Entwicklung des Städtebaues während der letzten zehn Jahre verbundene Wandlung in den Anschauungen über das, was wir im Städtebau anstreben, würde bei Camillo Sitte volles Verständnis gefunden haben. Denn niemand hatte mehr als er selbst es beklagt, in seinem berühmten Buche nicht auch darauf hingewiesen zu haben, daß die Grundlagen für den modernen Städtebau andere sind, als die der Zeiten waren, denen er seine Beispiele entnommen hat. Der Tod hatte ihn bei der Absicht überrascht, dies in einem zweiten Teile nachzuholen, in dem er den seinerzeit von Henrici für die Stadterweiterung von Dessau entworfenen Wettbewerbsplan (siehe Textbild 1) zum Ausgangspunkt für die moderne Stadtplanung nehmen wollte.

DER BEBAUUNGSPLAN IN STADT UND LAND.*)

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Grundsätzlich unterscheidet sich der Bebauungsplan für eine Stadt nicht von einem solchen für ein Dorf, wenigstens nicht nach den gesetzlichen Bestimmungen Preußens — man kann deshalb auch vielleicht sagen, leider nicht.

Das alte uns überlieferte Dorf, sei es eine niedersächsische oder fränkisch-thüringische Anlage, sei es ein Straßendorf oder ein Rundling, war nach einem feststehenden Plane angelegt, für den wir heute keine rechte Grundlage mehr haben. Wie das Bauernhaus unserer Zeit sich vielfache Umgestaltung hat gefallen lassen müssen, ist auch für die Dorfanlage der überlieferte Plan nicht ohne weiteres mehr verwendbar. Andererseits ist der Dorfplan aber auch kein Stadtplan, sondern muß aus den eigenartigen Bedürfnissen des ländlichen Lebens herauswachsen.

Ebenso typisch war in alten Zeiten der Stadtplan. Die mittelalterliche Stadt war im wesentlichen eine geschlossene Wohnstadt; selbst in der Handelsstadt hielt man auf die Ausscheidung eines besonderen Speicherviertels. Durchgehender Verkehr war gering, Verkehr im modernen Sinne überhaupt nicht vorhanden — dafür lebte man selbst mehr auf der Straße, nach der die Arbeitsstätten geöffnet waren. Im Gegensatze zu der von Wällen und Mauern geschirmten, also scharf umgrenzten, ein geschlossenes Stadtbild bietenden mittelalterlichen Stadt, wie auch noch der neueren Festungsstadt, ist die moderne oft mit triebhafter Gewalt wachsende Großstadt ein offenes Gebilde von fast unbegrenzter Ausdehnungsfähigkeit, soweit ihr nicht natürliche Schranken gesetzt sind. Der Verkehr hat das bürgerlich-behäbige Leben des Mittelalters von der Straße verscheucht. An dessen Stelle ist das hastende Treiben der Großstadt getreten, die meist Wohn- und Industriestadt zu sein pflegt, in der Fabriken, Speicher und die Wohnungen der Menschen oft wie Kraut und Rüben durcheinander stehen.

Das Stadtbild fließt heute auseinander. Denn die alten Städte haben sich bisher meist durch einfache Fortsetzung des Straßennetzes nach außen hin — unter Aufsaugung aller im Wege stehenden mehr oder weniger selbständigen städtischen und dörflichen Gemeinwesen, also ringförmig um den Stadtkern erweitert. Die konzentrische Stadterweiterung bildet eine der stärksten Ursachen für die Zerstörung der Altstadt, da sie ohne Durchbrüche und damit Einbrüche in den überlieferten Bestand nicht durchführbar ist.

Das Zerfließen des Stadtbildes zu verhüten ist im allgemeinen die Entwicklung nach dem Radial- oder auch nach dem Parallelsystem vorzuziehen, indem an den nach außen führenden Hauptstraßen neue Siedelungen als in sich wieder möglichst geschlossene Vorstädte, ländliche Vororte, Gartenstädte angesetzt werden. Eine kolonieweise Anbauung an den radial ausstrahlenden und möglichst weit hinauszubauenden Landstraßen, nach den Eisenbahnhöfen, am Strom- und Seeufer hin, die Gründung gleichsam von Neustädten neben der Altstadt, Neustädten, die allen Anforderungen der Zeit leichter und billiger zu genügen vermögen.

*) Nach einem Vortrage im Bauberatungskursus des Jahres 1913 in Berlin.

Gesonderte Fabrikviertel, Arbeitervorstädte und Landhaussiedelungen sind zu fordern. Damit wird auch die Möglichkeit zur Erhaltung vorhandener Niederlassungen, Dörfer, Guts- und Forstbezirke gegeben, die nun mit den neuen Siedelungen wieder Sammelpunkte für die fortschreitende Bebauung bilden, so daß diese sich nicht immer weiter gleichmäßig oder in gleichmäßiger Abstufung ausbreitet, sondern von Spitzen durchbrochen wird, die wie Nebensonnen die alte Stadt als Hauptsonne umkränzen und damit Ordnung in die Masse bringen.

Solche neuen Mittelpunkte sind zur Sammlung der Bebauungsansätze, zur Bildung festumrissener Stadtgruppen notwendig, um wieder zu einem charaktervollen Gesamtumrisse zu kommen. Andernfalls verwischt eine lose, über das Weichbild hin beliebig zerstreute Bebauung auch das alte Stadtbild. In den Zwischenräumen bleibt dann Platz genug für die Grünanlagen.

In minderem Maße gilt dies für mittlere und kleinere Städte, ja selbst Dörfer, sobald sie eine industrielle Entwicklung haben und deshalb zur Aufstellung von Bebauungsplänen treiben. Denn die Fälle, in denen ausschließlich aus gesundheitlichen Rücksichten Städte und Dörfer erweitert werden, sind verhältnismäßig seltene. Eher schon aus wirtschaftlichen Gründen, wie in Bergbaugebieten, wo auch zuweilen ganze Dörfer auffliegen, oder wie an Verkehrsknotenpunkten, wo ganz neue Städte entstehen.

Bedarf eine kleine Stadt oder ein Dorf einer Erweiterung, so sollte eine neue Verkehrsstraße möglichst an dem geschlossenen Orte vorbei- und nicht hindurchführend angelegt werden, also tangential zum Ortsplan, damit nicht der alte Ort vernichtet oder der Bodenpreis ungebührlich in die Höhe getrieben wird. Sollte indessen zugleich der Ort „saniert“ werden, so wird man sich überlegen müssen, wie weit man mit der Erweiterung gehen kann, ohne die alteingesessenen Bürger zu schädigen.

Bevor man an die Erweiterung der Stadt, an die Erschließung neuen Baugeländes herantritt, wird man sich die Frage vorzulegen haben, für wen sollen Wohnungen geschaffen werden, für den Arbeiter oder den wohlhabenden Mann, für den Beamten oder den Gewerbtreibenden, denn das Wohnbedürfnis, die Größe der Wohnung und damit die Anlage des Hauses, der Höfe usw. sind eben verschieden je nach der Lebenslage. Ebenso wichtig ist es, die Beschäftigungsarten der Bevölkerung festzustellen, welche davon auf Hausgewerbe, welche auf Fabrik- und Speicherbetriebe entfallen, denn letztere erfordern größere, am besten zusammenhängende Bauflächen in der Nähe der Eisenbahnen und Wasserläufe, erstere immerhin größere Hofräume und auch Hintergebäude für Stallungen, Werkstätten und Lagerräume. Bevor die Straßen festgelegt werden, muß man sich also über die Größe und Form des Baublocks klar sein. Die Aufteilung des Bodens, die Gestaltung der Baublöcke ist das Grundlegende im Städtebau; die Einteilung der Straßen, der Ausbau des Straßennetzes das erst daraus folgende. Weiter sind die voraussichtlichen Verkehrsansprüche der Fuhrwerke und Fußgänger zu ermitteln zur

Verbindung der Vororte, des Landes mit der Stadt und der einzelnen Stadtteile unter sich, der Fabriken mit den Wohnungen.

In der modernen Stadt haben wir also in der Hauptsache Geschäfts- und Wohnviertel zu unterscheiden und in der Industriestadt noch zur Niederlassung von Fabriken besonders geeignete Stadtteile abzugrenzen. Übergänge zu dem reinen Wohnviertel bilden wohl die schlechtweg sogenannten Geschäftsviertel, meist gemischte Wohn- und Geschäftsviertel, die einer naturgemäßen Fortsetzung bedürfen in Geschäftsstraßen auch durch die Wohnviertel hindurch; denn gewisse Lebensbedürfnisse müssen auch hier befriedigt werden, was in einem Landhause nur schwer möglich ist.

In der Unterscheidung von Fabrik- und Geschäftsvierteln einerseits und den Wohnvierteln andererseits zeigt sich so recht der Gegensatz zur mittelalterlichen Stadt. Dazu kommt, daß in den Wohnvierteln wieder offene und geschlossene Bauweise und Landhausbebauung unterschieden werden. Für die geschlossen zu bebauenden Wohnviertel kann uns auch heute noch die mittelalterliche Stadt, wenn auch nicht Vorbild sein, so doch mancherlei Anregungen geben, während wir in den Fabrik- und Geschäftsvierteln mehr dem großzügigen Plansysteme der landesfürstlichen Städtegründungen des 17. und 18. Jahrhunderts zu folgen haben werden. Endlich kommt im Gegensatz zur geschlossenen Stadt das Land mit städtischer Bebauung, der Vorort, die Gartenstadt.

Es genügt nun aber nicht, in einem Plane durch verschiedenfarbig umränderte oder angelegte Flächen diese einzelnen Stadtviertel kenntlich zu machen; man muß schon vom Straßennetze selbst die Unterscheidung zwischen offener und geschlossener Bauweise, zwischen Wohnviertel und Geschäftsviertel gewissermaßen ablegen können. Geschäftshäuser und Mietshäuser erfordern andere Linienführung, andere Breitenabmessung der Straßen, andere Führung der Baufluchtlinien. Im Wohnviertel werden deshalb die Straßen anders auszusehen haben als im Geschäfts- oder Fabrikviertel. Alle diese Unterscheidungen müssen erwogen werden, ehe man eine sogenannte Zonen- oder Bauklasseneinteilung vornehmen kann. Der Entwurf zum Bebauungsplan sollte die Grundlage für die Staffelbauordnung bilden, denn dann erst ist mit Sicherheit die Eigenart der Landschaft zu berücksichtigen, andernfalls kommt man zum abgestuften Schematismus, d. h. an die Stelle eines einzigen Bautypus treten nun drei oder vier; innerhalb jeder Baustaffel bleibt er derselbe.

In der Stadtmitte sorgt einer symmetrischen Anlage zum Trotz schon die Verschiedenartigkeit des Geschäftslebens für die gewünschte Abwechselung und ist auch eine größere Gleichförmigkeit den meist höheren und geschlossenen Bebauung einer monumentalen Wirkung fördersam. Aber im Neulande, im Stadterweiterungsgebiete draußen, da sind dem mannigfachen Geschäftsstrich und Wohnbedürfnisse entsprechend die Straßen verschieden breit anzulegen und auch verschieden auszugestalten.

Im modernen Städtebau gilt es insbesondere, der Bevölkerung angemessene Wohnstätten zu bereiten, einer Bevölkerung, die zu reichlich dreiviertel Kleinwohnungen braucht und von dem letzten Viertel auch nur etwa zu einem Drittel größere Wohnungen. Die Masse der Wohnungen soll zugänglich gemacht werden durch Wohnstraßen, die keinen durchgehenden Verkehr aufzunehmen haben — Verkehrsstraßen sind nur zur Verbindung mit der Stadtmitte einerseits und dem Lande andererseits, sowie zur Verbindung der einzelnen Stadtteile unter sich, und zwar sowohl für den gewöhnlichen Fahr- und Fußverkehr, als für Straßenbahnen, Vorortsbahnen usw. notwendig. Die Wohnungen sollen gesund sein, also nicht zu dicht aneinandergedrängt werden; größere Wohnviertel müssen — zumal sich das moderne Leben nicht mehr so ausschließlich in der Wohnung, in der Familie abspielt — Frischlufträume, von der Bebauung freizulassende Flächen zur Erholung, zum Spiel und Sport durchbrechen, die möglichst untereinander in Verbindung zu bringen sind. Danach ergibt sich folgendes Plansystem: Das bisher übliche Straßennetz, das Verkehrsstraße wie Wohnstraße in ein einziges großes System, dem der Stadtpark oft nur so nebenher angegliedert war, zu bringen pflegte, wird aufgegeben. An seine Stelle tritt ein weitmaschiges Netz von Verkehrsstraßen und Grünanlagen, dessen Maschen nun wieder mehr oder weniger in sich geschlossene kleinere Systeme von Wohnstraßen mit Spielplätzen usw. ausfüllen. Dadurch kommt Klarheit in die Verkehrszüge, Traulichkeit in die Bebauung, Gliederung in das Ganze.*)

Der Erlaß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Dezember 1906 über Bauordnungen und Bebauungspläne empfiehlt Abstufungen, einmal nach Verkehrsstraßen und Wohnstraßen, deren Unterscheidung ich in den Preußischen Jahrbüchern 1893 vom technischen Standpunkte aus begründet habe, zum anderen nach der

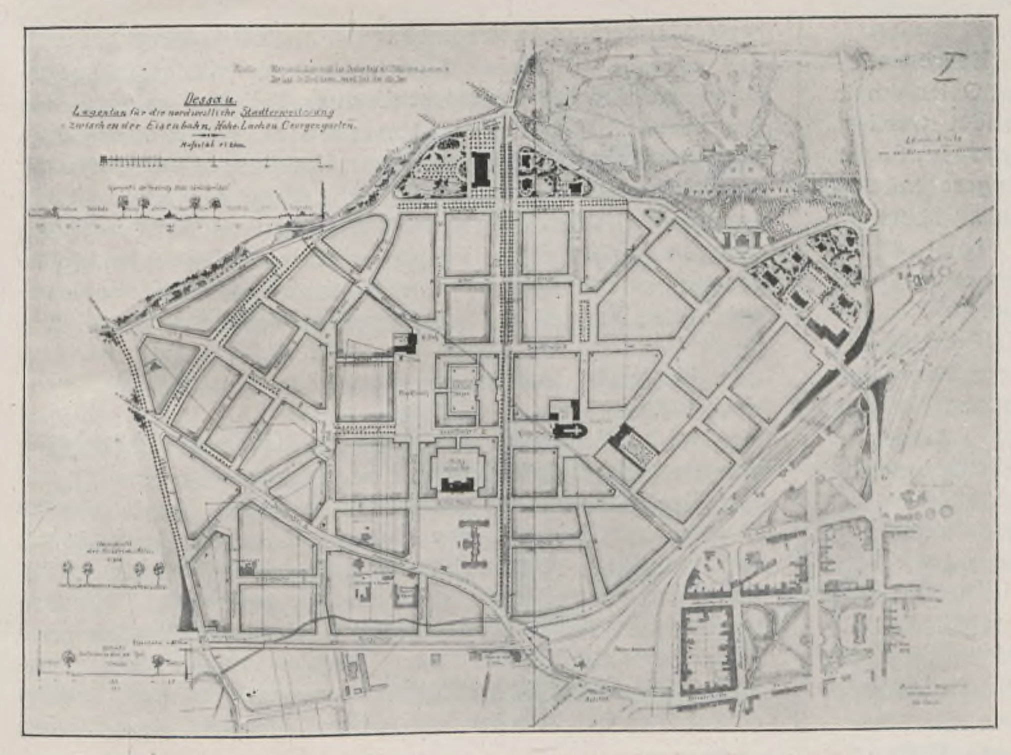


Abb. 1. Wettbewerbsentwurf für die Stadterweiterung von Dessau. Architekt: Dr.-Ing. K. Henrici, Professor in Aachen.

*) Vergleiche dieserhalb auch meinen Aufsatz „Moderner Städtebau“ in der Zeitschrift des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine — Berlin 1912.

Art der Bebauung, ob mit Geschäftshäusern und Fabriken, ob mit Mietshäusern oder Eigenhäusern, wobei auf eine nach außen hinzunehmende Weiträumigkeit Bedacht zu nehmen, die Einrichtung von Einfamilienhäusern zu begünstigen sei. Wollen wir das altdeutsche Einfamilienhaus wieder fördern, so wird man allerdings nicht durchweg eine landhausmäßige Bebauung fordern dürfen, sondern auch eine Reihenbebauung zulassen müssen, so daß je nach dem die Bauweise offene oder geschlossene, für wohlhabendere oder minderbemittelte Familien bestimmt ist, auch die gewünschte Weiträumigkeit mehr oder weniger weit ausfallen wird. Notwendige Ergänzungen jeder Stadterweiterung sind freie Plätze zur Erholung, zum Spiel und Sport, Parkanlagen und was oft vergessen wird, Bauplätze für öffentliche Gebäude, deren Bedarf sich unschwer voraussehen läßt. Es macht jetzt immer einen kläglichen Eindruck, wenn bei der Planung eines Bauwerks von allgemeiner Bedeutung, eines Denkmals oder selbst bescheidenen Brunnens auf die Platzsuche gegangen wird. Hierin liegt der Grund für so manche verfehlte Standortwahl! (Schluß folgt.)

ZUM BAULINIENPLAN FÜR REUTTE.

Von Professor OTTO LASNE, Architekt B. D. A., München.

Vorbemerkung.

Den nachfolgend beschriebenen und auf Doppeltafel 1/2 dargestellten Bebauungsplan hat Professor Otto Lasne in München nicht nur mit gewohnter Sorgfalt und Liebe bearbeitet, sondern auch zugleich mit dem Entwurfe einer Bauordnung ausgestattet, deren Befolgung erst die Durchführung des Planes gewährleistet. Wir stehen deshalb nicht an, diese Arbeit unseren Lesern als ein Musterbeispiel vorzuführen, mit dem die leidenschaftlichen Vorwürfe in nichts zerfallen, die ein bekannter Königlicher Vermessungsdirigent in völliger Verkennung der Ziele moderner Städtebaukunst den Mut gefunden hat im „Städtischen Tiefbau“ gegen die Architekten zu schleudern. D. S.

Erläuterungsbericht.

Der Tiroler Markt Reutte liegt 850 m über Meereshöhe in dem breiten Talbecken, welches der Lech — durch drei aufeinanderfolgende Querstufen in seinem raschen Laufe gehemmt — oberhalb Füßen, nur wenige Kilometer von der tirolisch-bayrischen Grenze entfernt, gebildet hat und durchfließt.

Dies Becken ist von einem Kranz von Bergen umrahmt, dessen größte Erhöhung im Norden und Osten durch den Säuling und die wilden Geierköpfe gebildet werden, denen südöstlich der bewaldete Tauernberg folgt. Im Süden wird der mit den Ruinen der Feste Ehrenberg geschmückte Schloßberg durch den aussichtsreichen Thaneller überragt, dem sich gegen Südwesten im Hintergrund des Lechtals dessen Begleiter anschließen, die mit der Glimmspitze und der Schwellenspitze Höhen von 2461 und 2552 m erreichen. Jenseits des Lech, am linken Ufer, erheben sich die Massen der über einer Talstufe aufsteigenden Aschauer Berge mit der Gerenspitze und bilden mit ihren nördlichen Abfällen den Abschluß des Rahmens, der dies liebliche Tal umgibt.

In ihm erstreckt sich Reutte mit einer Längenausdehnung von mehr als 1,5 Kilometer längs und zunächst der Heerstraße, die schon im frühen Mittelalter aus Italien und dem südlichen Tirol über den Fernpaß und über Außerfern, wie der ganze Bezirk Reutte im Volksmunde heißt, nach Kempten, Memmingen und bis zum Rhein geführt hat.

Eine Anzahl von Dörfern, darunter die vielhundertjährigen Aschau und Breitenwang, und sonstige Siedelungen bilden des Talbeckens weiteren Schmuck.

Daß solch bevorzugte Lage der schwäbisch-alemannischen Niederlassung, als welche Reutte anzusprechen ist,



Abb. 2. Der Tiroler Markt Reutte.

regen Handel und Verkehr brachten, wird dadurch bezeugt, daß es schon 1494 mit Marktrecht und Privilegien ausgestattet worden ist. Wenigstens zum Teil hat es sich, als Sitz einer K. K. Bezirkshauptmannschaft und einer ganzen Anzahl sonstiger Behörden, diesen Handel und Verkehr auch noch erhalten können, als das Zeitalter der Eisenbahnen andere Verkehrsmöglichkeiten brachte und Reutte weitab von den großen neuen Verkehrslinien zu liegen kam; besonders in den letzten Jahrzehnten ist es von Erholungssuchenden sowohl als von Vergnügungsreisenden viel besucht worden, von diesen hauptsächlich deshalb, weil es von der Straße der Königsschlösser Linderhof—Neuschwanstein berührt wird.

Die Bahnlinie Reutte-Garmisch, die demnächst eröffnet werden soll,*) wird nicht nur eine raschere Verbindung mit der Landeshauptstadt Innsbruck bringen, sondern auch hauptsächlich darum von großem Wert für Reutte sein, weil sie eine weitaus schönere und bessere Verbindung mit München, dem Mittelpunkte des süddeutschen Fremdenverkehrs, herstellt, als das dermalen mittels der Zweigbahnen Pfronten—Kempten und Füßen—Kaufbeuren der Fall ist, und so darf dann wohl mit Sicherheit erwartet werden, daß ein so schöner Ort in solch herrlicher Lage ganz wesentlichen

*) Ist inzwischen dem Verkehr übergeben.

Aufschwung nimmt. Solche Voraussetzung muß aber veranlassen, Vorbereitungen zu treffen. — Als besonders notwendig ist die Aufstellung des Baulinienplanes zu betrachten, wie das eine vorsichtige Gemeindeverwaltung mit vollem Recht erkannt hat. Möge die vorliegende Arbeit dem schönen Reutte Segen bringen.

In der langestreckten Hauptstraße wirkt bei den in behäbiger Breite hingestellten, oft nur aus Erdgeschoß und einem Obergeschoß bestehenden Häusern, von denen die älteren zumeist flache und weitvorstehende Dächer tragen, während später stark abgewalmte Giebel vorherrschen, das vielfache Vortreten über die Nachbarfronten — wie in so vielen alten Städten und Ortschaften — überaus behaglich und schließt immer wieder mit vortrefflicher Bildwirkung den Blick: ein Genuß, sowohl für den Wanderer auf der Straße wie für den, der aus dem Fenster schaut. Guter und guterhaltener Freskenschmuck, zumeist Werke der drei heimischen Meister, Gebrüder Zeiler, erfreut vielfach das Auge; eine mehrhundertjährige Linde bildet herrliche Platzzier. Alles zusammen: Reutte hat viel Schönes von seinen Vätern übernommen, es zu erhalten, müßte eine der wichtigsten und vornehmsten Aufgabe der Söhne sein.

Leider paßt vieles von dem, was in den letzten Jahren entstanden ist, so gar nicht zu dieser Väter Werk und Hinterlassenschaft. — Es soll nicht auf Einzelheiten eingegangen, dringendst aber muß geraten werden, daß für die Zukunft den nunmehr bestehenden Verordnungen*) über die Pflege heimischer Bauweise volle Beachtung geschenkt wird. Nur wenn das der Fall ist, wird auf dem Grundriß ein befriedigender Aufbau zustande kommen können.

Nach meinem Plan kann von dem Bestehenden alles geschont werden, was wirklich schonenswert ist. Eingriffe, die selbstverständlich vorgeschlagen werden müssen, sollen nur an solchen Stellen erfolgen, bei denen Schönheitswerte gar nicht oder doch nur mäßig verletzt werden; was neu geschaffen werden soll, hätte sich dem Bestehenden möglichst harmonisch anzuschließen.

Zunächst möchte ich auf einige Veränderungen in der Hauptstraße und auf ein paar Straßenzüge verweisen, mit denen solche stärkeren Eingriffe beabsichtigt sind oder denen besondere Wichtigkeit zukommt; dabei folge ich dem Zug der Hauptstraße in seiner Richtung von Nord nach Süd.

1. Eine Straße, die zwischen Haus No. 17 und 19 ausmündet, die Bahnhofstraße überquert und ostwärts vom Viehmarkt das Gebiet der dortigen Brauerei durchschneidet, soll eine wesentliche Abkürzung zwischen dem nördlichen Teil der Hauptstraße (Reichsstraße) und dem Bahnübergang südlich des Bahnhofs bilden.

2. Eine Straße, die zwischen Haus No. 53 und 59 ausmündet, bildet die Verbreiterung einer bestehenden Wegverbindung in der Richtung gegen St. Rochus und Breitenwang. Die Beseitigung von Haus No. 53 wird dabei notwendig. Ein Neubau für Haus No. 59 kann in eine neue Baulinie vorgerückt werden.

3. Einen Straßendurchbruch zwischen Haus No. 79 (Gasthof zum Hirschen) und No. 83 (Rathaus) in der Richtung zum Bahnhof halte ich für unbedingt notwendig. Er bringt eine kurze Verbindung zwischen Bahnhof und Ortskern. Darüber hinaus besteht die Absicht, die Reichsstraßen nach Aschau und zum oberen Lechtal zu verlegen. Ich schlage vor, sie in der in meinem Plan dargestellten Weise (mit teilweiser Einbeziehung des Gartens der Bezirkshauptmannschaft Haus No. 196) vorzunehmen; die herrliche Linde müßte auf alle Fälle erhalten bleiben.

4. Die Beseitigung des Feuerhauses und die Ziehung einer Baulinie in der Flucht der Franziskanerkirche mit Einlegung eines Vorgartens rege ich an, weil das Feuerhaus als Fremdkörper in dem sonst so schönen Straßenbild wirkt und die Kirche sowohl, als auch das in seinen Verhältnissen recht gute Bezirkshauptmannschafts-Gebäude besser zur Geltung kämen. Einen anderen Platz für das Feuerhaus zu finden oder es mit besseren Formen wenigstens in die Flucht der Kirche zurückzustellen, kann nicht allzuschwer sein.

5. Die Verbreiterung des sogenannten Kirchweges, welche ich unter gleichzeitiger Südwärtsverschiebung vorschlage, halte ich mindestens für sehr zweckmäßig. Ich war ursprünglich der Meinung, mit der einfachen Verbreiterung unter Beseitigung von Haus No. 93 und 95 auskommen zu können. Das hätte aber mit dem halben Giebel, der bei No. 97 geblieben wäre und seinen für das freistehende Haus dann recht ungünstigen Abmessungen, schlechte Wirkung gegeben, während nach dem empfohlenen Vorschlag das kräftig vortretende dreigeschossige Haus No. 99 mit einem vorgelagerten Brunnen sehr gut im Bilde stehen wird. Eine Unterbrechung im Zuge des Kirchweges gegen St. Rochus durch Einschiebung einer einreihigen Bauanlage mit vorgelegter kleiner Anlagenfläche ist aus Zweckmäßigkeitsgründen in Anschauung der Besitzverhältnisse erfolgt. Der kleine Umweg, welcher dadurch entsteht, sollte in Kauf genommen werden.

6. Eine Verbreiterung des Sträßchens, das am Schulhause vorüber ins Weidenfeld führt, halte ich für dringend geboten. Sie würde die Beseitigung von Haus No. 133 und 107 erfordern, sowie zur Erzielung besserer Übersichtlichkeit für die Straßenausmündung auch jene von No. 135; Pflanzung eines Einzelbaumes, am liebsten einer kleinblätterigen Linde, wird hier empfohlen.

Gegenüber dieser Straßenausmündung, im Franziskanergarten und dem angrenzenden gemeindlichen Besitz, stelle ich mir eine allenfallsige Vergrößerung des Klosters oder die Errichtung eines öffentlichen Gebäudes vor, jedoch nur bei dringendem Bedürfnis. Bis dahin wären die Gärten als solche zu erhalten.

7. und 8. Mit den beiden schmalen Straßenführungen vor Haus No. 141 und Haus No. 153 sollen hauptsächlich dem Fußgängerverkehr dienende Wege zu einer neuen Pfarrkirche (Reutte gehört merkwürdigerweise zur Pfarrei Breitenwang) entstehen, die in ihrem Verlauf auch als Aufteilungsstraßen bezeichnet werden können. Diese Kirche und der durch Straßenüberbauung mit ihr verbundene Pfarrhof bekäme an der geplanten Stelle eine zentrale, ruhige Lage. Am Kirchplatz sollte der Hauptsache nach mit Erdgeschoß und zwei Stockwerken geschlossen gebaut werden. Eine Denksäule und Baumzier könnten seinen Schmuck bilden.

9. Eine in der Richtung gegen das Kleinfeldele geplante Straße würde ihren hauptsächlichen Wert in der guten Aufteilungsmöglichkeit der dortigen Grundstücke besitzen; sie würde die Beseitigung von Haus No. 153 erfordern.

10. Der von Nordosten als Verbreiterung eines bestehenden Feldweges kommende Straßenzug, der an seiner Mündung

*) Siehe diese Zeitschrift, Jahrgang VII, Heft 5, S. 57: Der Tiroler Landtag und der Schutz der heimischen Bauweise.

in die Hauptstraße die Beseitigung von Haus No. 167 erfordert, ist besonders wichtig, zumal an dieser Stelle ein Verkehrsplatz entstehen soll (er wird nach seiner vollständigen Durchführung sogenannter Doppelplatz sein), welcher der Bedeutung entspricht, die ihm wegen der Notwendigkeit zukommt, den Verkehr in ihm verteilen zu können, der aus allen Seiten dort zusammenfließt. Daß dabei die heute mangelnde Übersichtlichkeit ganz wesentlich verbessert werden muß, darf wohl als selbstverständlich bezeichnet werden, und ich habe deshalb die Beseitigung von Haus No. 158, 159 und 179 in meinem Plan gefordert. Damit sind freilich große Opfer zugemutet; im Laufe der Jahre werden sie nicht zu umgehen sein.

Alle sonstigen Eingriffe und Vorschläge sind ohne weiteres aus dem Plan ersichtlich.

Auf die bestehenden Straßen- und Wegverbindungen ist nach Möglichkeit Rücksicht genommen, ebenso, wo es irgend tunlich schien, auf die Besitzverhältnisse. — Der überaus zersplitterte Besitz macht es aber, soll nicht den Straßenführungen schlimmer Zwang angetan werden, ganz unmöglich, jedes einzelne Grundstück in bebauungsfähige Form zu bringen. Um in solchen Fällen eine gute Bauführung zu ermöglichen, ist es daher notwendig, auf dem Wege des Tausches oder der Zusammenlegung Bauplatzverbesserungen zu schaffen, wobei es Sache der Baupolizeibehörden sein wird, rechtzeitig und zweckmäßig einzugreifen.

In den beifolgenden, mit 20 Nummern versehenen Bestimmungen ist ausgesprochen, wie die Durchführung des Generalbaulinienplanes gedacht ist, bei welchem außerdem noch auf die Farbenerklärung auf dem Plane selbst verwiesen sei. Die Durchführung dieser Bestimmungen ist sehr wichtig; ich möchte um ihre unveränderte Festlegung ersuchen.

Wiederholt möchte ich auf die schöne, bodenständige Bauweise in Reutte verweisen und auch den dringenden Wunsch erneuern, daß die Pflege solcher Bauweise im Sinne der Verordnungen des Tiroler Landes-Ausschusses mit der Verwirklichung dieses Planes unzertrennbar verbunden sei. Dazu möchte ich außerdem empfehlen, daß vor jeder Baugenehmigung eine Bauplatzabteilung verlangt werden möge, die den ganzen Baublock umfaßt, in dem gebaut werden will. Dadurch kann vielen späteren Schwierigkeiten vorgebeugt werden; auf das im vorletzten Absatz wegen der Form der Grundstücke Gesagte sei hier noch mal verwiesen.

Zum Schluß darf noch bemerkt werden, daß mein Plan natürlich vieles enthält, an dessen Durchführung erst für fernere Zeiten gedacht werden kann, mit dem aber jetzt schon verhindert werden soll, daß Bauten an die unrechte Stelle gesetzt und dadurch ein Hindernis für künftige Entwicklung würden. Solchermaßen ist der Baulinienplan nicht nur imstande, Nutzen zu schaffen, sondern auch vor Schaden zu bewahren.

Vorschriften für die Plandurchführung.

Zur Regelung der Bebauung im Gebiete der Marktgemeinde Reutte werden folgende Bestimmungen erlassen:

1.

Der Bebauung liegt der Regelungsplan zugrunde.

2.

Als Regel für die Gebäudehöhen hat Bebauung mit Erdgeschoß und einem Obergeschoß zu gelten. In der bestehenden Hauptstraße ist Bebauung mit Erdgeschoß und zwei Obergeschossen zulässig; ebensolche kann durch Gemeinderatsbeschluß in allem nach ihrer Lage und Breite besonders bevorzugten Plätzen, Straßen und Straßenteilen gestattet werden.

In Gebäuden mit Erdgeschoß und einem Obergeschoß ist der Ausbau des ganzen Dachgeschosses zu Wohnzwecken gestattet. Das Dachgeschoß von Gebäuden mit Erdgeschoß und zwei Obergeschossen darf nur zur Hälfte für Wohnzwecke ausgebaut werden.

Gebäude, die ausschließlich der Industrie dienen, werden von diesen Bestimmungen nicht getroffen; ihre zulässige Stockwerksanzahl soll Ermessenssache bleiben, doch wird dabei vorausgesetzt, daß solche Bauten nur jenseits des Bahnkörpers entstehen.

3.

Mit Ausnahme der Hauptstraße, des gepl nten Kirchplatzes und der im Plane sonst vorhandenen öffentlichen Plätzen, wird die offene Bauweise bestimmt, doch sollen im Einverständnis der Beteiligten auch zusammenhängende Gebäudegruppen zugelassen werden. Es ist anzustreben, daß solche Gruppen architektonisch einheitlich wirken; sie sollen deshalb möglichst in einer und derselben Bauverhandlung vorbeschieden werden.

4.

Bei jenen Baublöcken oder Baugruppen, in welchen die rückwärtige Bebauungsgrenze (violette Baulinie) in Abstand von 10 bis 12 m von der Vordergrenze gezogen ist, kann von Fall zu Fall bei befriedigender Lösung eine Höchsttiefe von 14 m zugelassen werden.

5.

Wenn Wohnungen im Dachgeschoß eingerichtet werden, ist allen hygienischen Anforderungen und denen der Feuersicherheit zu entsprechen. Dachaufbauten sind möglichst zu beschränken; am geeignetsten erscheint die Anordnung einfacher Dachfenster. Bei Gebäuden mit mehr als 45 Grad Dachneigung ist die Anordnung eines Kniestockes zu vermeiden.

6.

In der Hauptstraße ist bei neuen Bauanlagen auf geschlossene Bauweise zu dringen; ebenso am geplanten Kirchplatz und den im Plane vorgesehenen öffentlichen Plätzen.

Um gute Schließung von Platz- und Straßenwänden zu erzielen, sind zwei Straßenüberbauungen vorgesehen. Es soll getrachtet werden, diese Vorschläge — wenn auch mit einer oder der anderen jedoch künstlerisch befriedigten Änderung — zur Ausführung zu bringen. Die geeignetsten Plätze zur Aufstellung von Brunnen oder sonstiger künstlerischer Platzzier sind im Plan bezeichnet.

7.

Der Zwischenraum zwischen den einzelnen in offener Bauweise zu erbauenden Häuser oder Baugruppen muß in den, dem Ortskern zunächst liegenden Baublöcken wenigstens 7 m, in den äußeren Blöcken wenigstens 9 m betragen, jedoch soll schablonenhafte Anordnung vermieden werden. Überbauung mit geschlossenen Toreinfahrten soll deshalb gestattet sein.

8.

Soweit durch die Baulinienform die Bebauung nicht schon geregelt ist, darf von jedem Grundstück hinter der Baulinie innerhalb der Bauweise mit zwei Obergeschossen die Hälfte, innerhalb der Bauweise mit einem Obergeschoß ein Drittel überbaut werden; bei sehr kleinen Grundstücken muß wenigstens ein Drittel hinter der Baulinie unüberbaut bleiben. Ein Bauwich bleibt bis zur Breite von 6 m bei der Berechnung in allen Fällen außer Betracht.

9.

Rückgebäude dürfen, wo solche überhaupt nach dem Regelungsplan zulässig sind, also dort, wo die Baugruppen oder Einzelhäuser im Plan nicht besonders ersichtlich gemacht wurden, nur ein Erdgeschoß und Dachgeschoß erhalten und können nicht für selbstständige Mietwohnungen verwendet werden.

10.

Auf die heimische Bauweise ist weitgehendst Rücksicht zu nehmen, wobei auf gute und ruhige Dachformen besonderer Wert zu legen und auch die Eindeckung der heimischen Art anzupassen ist. Fassadenmalerei, für welche vortreffliche Vorbilder vorhanden sind, soll tunlichst gepflegt werden.

Der Charakter der Hauptstraße soll auch in ihrem weiteren Verlauf gewahrt, Neubauten sollen harmonisch ein- und angefügt werden.

Ziegelrohbaufassaden sollen gänzlich ausgeschlossen sein, ebenso die Eindeckung mit Asbestschiefer oder verschiedenfarbigen gemusterten Platten jeder Art.

11.

Die Vorgärten sind in der Regel einzufriedigen, wobei auch teilweise eine geschlossene Mauer hergestellt werden darf. Als Baustoff für Einfriedigungen sind in erster Linie Holzzäune auf gemauertem Sockel oder Heckenpflanzungen zu wählen. Die Höhe darf im ganzen 1,5 m nicht überschreiten. Zäune aus Draht und Drahtnetzen oder dünnen Eisenstäben sind möglichst auszuschalten, es wäre denn, daß sie als vorläufiger Halt für lebende Hecken dienen. Solche, für deren gute Pflege und Erhaltung Gewähr besteht, sind zu bevorzugen.

12.

In die Vorgärten dürfen kleine Erker und Vorbauten eingebaut werden, sofern die ruhige Erscheinung des Straßenbildes nicht darunter leidet.

13.

Die Vorgärten sind in einfacher Weise auszugestalten; kleinliche Anlagen sind zu vermeiden; niedere Terrassen sind zulässig.

14.

Bei Behandlung von Neubaugesuchen für Bauplätze an besonders hervortretender Stelle wird das Gutachten eines Architekten seitens der Gemeindebehörde eingeholt.

Bei allen Bauten ist darauf zu achten, daß die Straße ein befriedigendes, einheitliches Gesamtbild erhält, jede Störung durch einen aufdringlichen oder unruhig wirkenden Bau ist also zu vermeiden.

15.

Außer den Straßenfronten müssen alle von öffentlichen Wegen und von der Bahn aus sichtbaren Gebäudeteile eine gute Gestaltung erfahren. Auch auf gute Hofausbildungen soll gesehen werden.

16.

Die im Plan eingestreuten öffentlichen Anlagen sollen keine kleinlichen Wegaufteilungen erhalten, die sie auseinanderreißen, sondern möglichst großflächig ausgeführt werden. Hausgärten, welche solche Anlagen begrenzen, sind möglichst einheitlich auszubilden. Auf die Erhaltung schöner Bäume oder Baumgruppen ist besonderes Augenmerk zu richten.

17.

Störende Reklameaufmalungen, Firmenschilder und Plakatentafeln werden weder an Häusern und Dächern noch an Einfriedungen gestattet. Auch freistehende Reklametafeln, Bemalung an Felswänden usw., die unangenehm im Straßenbild oder in der Landschaft anffallen, sind verboten und werden auf Kosten des Besitzers entfernt. Baupolizeiliche Erlaubnis ist vorher für jede Anbringung einer Firmen- oder Reklameaufschrift einzuholen.

18.

Die Errichtung von Anlagen oder Betrieben, die für die Bewohner der benachbarten Grundstücke erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen (durch Gase, Dämpfe, Gerüche, Staub, Rauch, Ruß, Lärm usw.) bringen können, sind im allgemeinen in dem Gebiete der Gemeinde nicht zulässig. Wegen Industriebauten wird auf Ziffer 2 verwiesen. Vor der Genehmigung solcher ist das Gutachten eines besonderen Sachverständigen notwendig.

19.

Bei allenfallsigen Bauvornehmen außerhalb des mit Baulinien versehenen Gemeindegebietes soll lediglich Erdgeschoß, erster Stock und ½ Dachgeschoß zugelassen werden, es sei denn, daß es sich um Niederlassungen der Industrie usw. handelt, für welche auf Ziffer 2 und Ziffer 18 verwiesen wird.

20.

Wenn auf einem Grundstück oder Grundstücksteil nicht ohne weiteres eine geordnete Bauführung möglich ist, muß ein Bauplatzabteilungsplan zur Genehmigung vorgelegt werden, der je nach dem Ermessen der Baupolizeibehörde entweder der ganze Baublock zu umfassen hat, in welchem gebaut werden will, oder mindestens einen so großen Teil desselben, daß aus ihm die Möglichkeit ordnungsmäßiger Bebauung für alle anstoßenden Nachbargrundstücke hervorgeht. Ist solche Möglichkeit nicht gegeben, so soll versucht werden, auf dem Weg der Zusammenlegung oder des Tausches geordnete Zustände zu schaffen. Findet eine Einigung nicht statt, so soll die Genehmigung zur Bauführung versagt werden.

ALTE UND NEUE ECKLÖSUNGEN IN HALBERSTADT.

Von Stadtbaurat SINNING, Halberstadt.

Das wohlerhaltene Alt-Halberstadt zeigt dem, der alte Städte zu genießen versteht, das Bild einer Stadt, deren Entwicklungsgeschichte sich aus ihrer Grundrißgestaltung und ihren Straßenbildern leicht ablesen läßt. (Siehe Denkmalpflege 1912 No. 12 und 13.)

Erst im letzten Vierteljahrhundert haben Straßendurchbrüche das Stadtgefüge an einigen Stellen gelockert und in die Wände der schönsten Plätze Lücken gerissen.

Bei der erfreulichen Entwicklung der Stadt sind weitere Umformungen des Stadtinnern unausbleiblich. Noch manches enge Gäßchen muß dem Verkehr geöffnet werden, es ist aber möglich, solche Aufgaben zu lösen, ohne Mißtöne in die Harmonie des Stadtbildes hineinzutragen, wie die in den Jahren 1911 und 1912 durchgeführte Verbreiterung der Straße: „Hinter dem Richthaus“ beweisen kann. Diese Straße bildete einen etwa 80 m langen und an der schmalsten Stelle 3,80 m breiten Engpaß, der den größten Teil des nicht unbedeutenden Verkehrs von der östlichen Neustadt nach dem Mittelpunkte der Stadt aufzunehmen hatte.

Der vorhandene Fluchtlinienplan sah ein Anschneiden beider Straßenwandungen vor, wahrscheinlich, um alle Anlieger möglichst gerecht zu behandeln. Schon um die Kosten herabzumindern war es geraten, eine Seite unberührt zu lassen. Hierfür empfahl sich die Ostseite. Nachdem man sich auf eine Straßenbreite von 10 m geeinigt hatte, ergab sich die neue Fluchtlinie einfach durch Ziehen einer Parallele zur vorhandenen Häuserfront an der Westseite unter Beibehaltung der Krümmung und des in der alten Straße vorhandenen einspringenden Winkels. Diese Einbuchtung kam dem in der Mitte der Straße zu errichtenden Neubau zugute dadurch, daß ein Teil seiner Front mit einem Schaufenster schon vom Marktplatz aus zu sehen ist, sie gab ferner die Anregung, in dem bestehen bleibenden alten Gebäude (dem ehemaligen Richthaus) im Anschluß an das hier eingerichtete Bierhaus „Hackerbräu“ eine Stehbierhalle einzurichten, die sich hier als besonders zugkräftig erwies, sie bildet schließlich mit der gegenüberliegenden Einmündung der „Sackstraße“ eine kleine, die Eigenart der Straße erhöhende, platzartige Erweiterung. Die Ausbildung der Straßenmitte bot also keine Schwierigkeiten. (Siehe Tafel 3.) Es blieben die beiden Ecken.

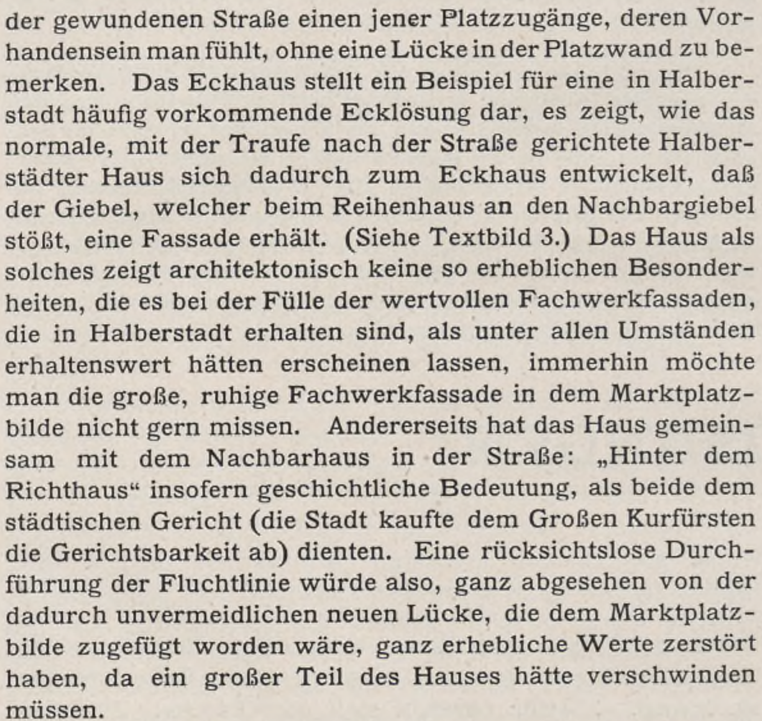
Die Straßenmündung am Fischmarkt ergibt zusammen mit



Abb. 3. Eckhaus am Fischmarkt vor der Straßenverbreiterung.



Abb. 4. Verbindung von zwei Ecklösungstypen.



der gewundenen Straße einen jener Platzzugänge, deren Vorhandensein man fühlt, ohne eine Lücke in der Platzwand zu bemerken. Das Eckhaus stellt ein Beispiel für eine in Halberstadt häufig vorkommende Ecklösung dar, es zeigt, wie das normale, mit der Traufe nach der Straße gerichtete Halberstädter Haus sich dadurch zum Eckhaus entwickelt, daß der Giebel, welcher beim Reihenhaus an den Nachbargiebel stößt, eine Fassade erhält. (Siehe Textbild 3.) Das Haus als solches zeigt architektonisch keine so erheblichen Besonderheiten, die es bei der Fülle der wertvollen Fachwerkfassaden, die in Halberstadt erhalten sind, als unter allen Umständen erhaltenswert hätten erscheinen lassen, immerhin möchte man die große, ruhige Fachwerkfassade in dem Marktplatzbilde nicht gern missen. Andererseits hat das Haus gemeinsam mit dem Nachbarhaus in der Straße: „Hinter dem Richthaus" insofern geschichtliche Bedeutung, als beide dem städtischen Gericht (die Stadt kaufte dem Großen Kurfürsten die Gerichtsbarkeit ab) dienten. Eine rücksichtslose Durchführung der Fluchtlinie würde also, ganz abgesehen von der dadurch unvermeidlichen neuen Lücke, die dem Marktplatzbilde zugefügt worden wäre, ganz erhebliche Werte zerstört haben, da ein großer Teil des Hauses hätte verschwinden müssen.

Allen zu befürchtenden Schädigungen ging man dadurch aus dem Wege, daß die Verbreiterung der Straße an dieser Ecke nur im Erdgeschoß der beiden Häuser durchgeführt wurde. Die oberen Geschosse konnten durch Holzsäulen, welche auf dem Bürgersteig stehen und ferner durch Überkragung gestützt werden, so daß im II. Obergeschoß die dem Straßenbild so wohltuende rechte Ecke unberührt wieder erscheint. (Siehe Tafel 4a und b.) Durch den Säulengang von sechs Jochen erhält die Straße außerdem eine Bereicherung. Verbunden mit diesem Umbau des Äußeren wurde eine zweckmäßige Einrichtung des Innern, derart, daß trotz der Verkleinerung der Erdgeschoßfläche noch eine Vergrößerung der geschäftlich ausgenutzten Räume (verpachtet an die Münchener Hackerbräu-Gesellschaft) erreicht ist, so daß der Wert des Gebäudes erheblich gesteigert wurde. Das ungewöhnliche Aussehen des Hauses ist für die Hackerbräu-Bierwirtschaft die beste Empfehlung geworden, denn es hat sich zu einem der besuchtesten Bierlokale der Stadt entwickelt.

Die Ecke an der Kühlinger Straße näherte sich einem weniger einfachen, aber in Halberstadt ebenso häufig vorkommenden Ecklösungstyp. Das Eckhaus legt sich hier als niedrigstes Gebäude den in Höhe und Breite nach der Straßenmitte hin anwachsenden Häusern vor. Beispiele zeigen die Abbildungen auf Tafel 5a und b, eine Verbindung der zwei geschilderten Ecklösungstypen zeigt Textbild 4.

Die Entwicklung ist das Ergebnis des natürlichen Wachstums eines Baublocks in der Art, daß von dem etwa in der Mitte der Straßenfront befindlichen bedeutsamsten Grundstück nach außen hin kleinere Grundstücke abgezweigt wurden, deren Gebäude sich nach beiden Seiten vorschoben und damit die Straßenecken bildeten. Da nun dem kleineren Grundstück ganz natürlich das kleinere Gebäude entsprach, sanken die Eckgebäude gegen die Reihenhäuser herunter. Diese Lösung ergibt höchst wirkungsvolle Straßenbilder, besonders dann, wenn durch das Herabsinken der Eckbauten weit hinter dem Gebäudeblock liegende Monumentalbauten (Kirchen usw.) für den Blick frei werden und das Gesamtbild bekrönen.

Auf den Neubau, welcher jetzt an der Ecke erstehen soll, wird dies System der Ecklösung wieder angewandt werden. Es wird damit erreicht, daß ein in der Mitte der Straße entstandenes sehr hohes Gebäude, zu dem das Eckhaus allmählich emporsteigen soll, in die Reihe der niedrigeren Häuser des alten Stadtteiles sich ungezwungener einfügt. (Siehe die Tafel 6.) Die Stadtverwaltung, welche das Eckhaus als Stockwerkswohnhaus mit Geschäftsräumen im Erdgeschoß errichten läßt, hat zugunsten des Stadtbildes auf die volle Ausnutzung der baupolizeilich zulässigen Höhe verzichtet.

In neuen Stadtbildungen würde die Ecklösung am Fischmarkt, die sich in Halberstadt ganz natürlich entwickelt hat und sich hier auch der Umgebung natürlich einfügt, vielleicht gekünstelt erscheinen und kaum Nachahmung finden; dagegen hat die an der Ecke der Kühlinger Straße gezeigte Art, eine Ecke zu lösen, auch dort ihre volle Berechtigung, sie stellt in vielen Fällen eine wesentliche Verbesserung dar gegenüber den durch die Vergünstigungen der Baupolizeiverordnungen für die Eckbaustellen großgezogenen turmartigen Erhöhungen der Ecken.

DIE KLIMATISCHE BEDEUTUNG DER HÖHENSIEDELUNGEN UND DIE IHR ENTSPRECHENDE GESTALTUNG SOLCHER VORORTE.

Von Professor H. CHR. NUSSBAUM.

Mit dem Wachsen der Städte gewinnt die Besiedelung der sie umgebenden Höhenzüge an Bedeutung, weil ihr Sommerklima weitaus günstiger ist als das der bebauten Talsohle. Je enger sie von Bergen umschlossen ist, und je dichter ihre Bebauung sich entwickelt hat, um so größer fällt der Wärmeunterschied zwischen dem Tal und den duftigen Höhen im Sommer aus. Die völlig frei gelegenen Bergrücken und Hochebenen weisen das günstigste Sommerklima auf; die Berghänge verhalten sich je nach ihrer Himmelslage recht verschieden. Die durch die dort oben kraftvolle Sonnenstrahlung entwickelten Wärmemengen werden durch die Winde einigermaßen wieder ausgeglichen. Denn selbst an Tagen, an denen im Tale Windstille herrscht, zeigt die Luft auf den Höhen meist ausreichende Bewegung. Der Unterschied im Wärmegrade der Luft pflegt bei Erhebungen von etwa 100 m Höhe ebenfalls bereits belangreich zu sein.

Für das Wohlbefinden, das Wohlbehagen und die Leistungsfähigkeit der Menschen handelt es sich aber stets nur um verhältnismäßig geringe Wärmeunterschiede. Im Freien fühlt man sich bis zu 23° C, bei lebhafter Bewegung und Wasserdampfarmut der Luft auch bei 24—25° C wohl. Im geschlossenen Raume erscheinen bei Luftruhe Wärmegrade bis 22° C, bei geringer Luftbewegung bis 23° C, bei sinnfälliger Luftbewegung bis 24° C erträglich, sobald Kleidung, Ernährung und Tätigkeit dem Wärmegrade angepaßt werden können. Steigt unter sonst gleichen Verhältnissen der Wärmegrad hierüber hinaus, nur um 1—2° C, so fühlt man sich bereits belästigt. Steigt er um 3—4° C, dann treten Störungen des Allgemeinbefindens ein, die bei Säuglingen, Greisen und kränklichen Leuten ernster Art werden können. Ein Steigen von 5° C und mehr ruft Zustände hervor, die man als unerträglich zu bezeichnen pflegt. Ihr Einfluß auf die Säuglingssterblichkeit ist als unheilvoll erwiesen.

In einer dicht bebauten Stadt der Ebene oder der Talsohle pflegen an Hochsommertagen die Wärmegrade der Luft um 2 und selbst um 3° C höher zu liegen als in ihrer unmittelbaren Umgebung, sobald dort der Erdboden mit grünenden Pflanzen bedeckt ist. Auf dem Rücken von Höhenzügen und auf freien Hochebenen, die sich um etwa 100 m über die Talsohle erheben, pflegt der Wärmegrad um mindestens 2° C niederer zu bleiben als im freien Tale. Daraus ergibt sich, daß in solchen Gebieten selten ein Wärmegrad erreicht wird, der als gesundheitswidrig oder auch nur als belästigend bezeichnet werden kann. Denn das Überschreiten von 30° C Luftwärme im Freien ist in norddeutschen Städten, das von 35° C in süddeutschen Städten eine Ausnahmeerscheinung. Innerhalb einigermaßen gut gebauter Häuser läßt sich der Wärmegrad durch sachgemäßes Lüften um gut 4° C niedriger halten als der Höchstgrad im Freien; in den Räumen mit Nordlage um mehr. Da mit dem Steigen und der Dauer der Wärme die Unterschiede zwischen der dicht bebauten Großstadt, ihrer Umgebung und ihren Höhenzügen wachsen, so läßt sich ohne weiteres sagen, daß die Höhensiedelungen bei zweckmäßiger Gestaltung die nachteiligen Erscheinungen nicht aufweisen können, welche bei andauernd warmer Witterung innerhalb der Großstädte aufzutreten pflegen.

Die Erfahrungen, die bislang in Höhensiedelungen gemacht sind, bestätigen diese theoretisch abgeleitete Annahme. Ganz besonders scharf treten die Wärmeunterschiede zwischen der Stadt Stuttgart und der über ihr gelegenen Landhaussiedelung Degerloch hervor. Während der heißesten Woche des Sommers 1900 hielt sich der Verfasser in Stuttgart auf, um dort die Grundlagen zu einem Gutachten über dessen Erweiterung zu sammeln. Bei südlichen Luftströmungen und wolkenlosem Himmel herrschte im Tale Windstille. In der Morgenfrühe zwischen 6 und 7 Uhr wirkte die Wanderung in den weiten sonnigen Straßen der neueren Stadtgebiete bereits belästigend und erschlaffend. In den engen Straßen der Altstadt ließen sich bis gegen Mittag Besichtigungen ausführen, ohne unter der Wärme zu leiden. In Degerloch, das man mittels Zahnradbahn erreichen konnte, herrschte in den wärmsten Tagesstunden eine erfrischende Kühle, die teils auf seine Höhenlage, teils auf die lebhaftere Luftbewegung zurückzuführen war, die den Wanderer umfächelte. Eines seiner Landhäuser, das mir die gastliche Pforte öffnete, zeigte sowohl in seinem Inneren wie in seinem Garten äußerst angenehme und wohltuende Wärmeverhältnisse.

Ähnlich verhalten sich die Höhensiedelungen über Würzburg und Freiburg i. B. Da diese drei Städte zu den wärmsten Orten gehören, die Deutschland besitzt, so dürfen die in ihnen und in ihren Höhensiedelungen gesammelten Erfahrungen als ausreichend bezeichnet werden, um jeder Stadt die Besiedelung der sie etwa umgebenden Bergrücken und Hochebenen mit Landhausgebieten empfehlen zu dürfen.

Im Hochgebirge verdienen die Höhensiedelungen auch im Winter den Vorzug. Infolge der dort meist herrschenden vollständigen Windstille sinkt die kalte Luft abwärts, und im Tale herrschen in der Frühe starke Nebelbildungen, während die Höhen aus der Sonnenstrahlung frühzeitig Wärme empfangen. Der Verfasser verbrachte den sehr kalten, aber von Mitte Dezember ab fast ununterbrochen sonnigen Winter 1879 auf 1880 in Innsbruck und konnte diese Beobachtung während mehrerer Monate täglich machen. So vermochte man im Mittelgebirge an sonnigen Stellen bereits vormittags stundenlang im Freien zu sitzen, ohne Frostgefühl zu empfinden, während in der Stadt bittere Kälte herrschte, bis hinab zu — 30° C.

Dagegen pflegt die lebhaftere Luftbewegung im Hügellande ein etwas schärferes Hervortreten der Kälte innerhalb der Höhensiedelungen hervorzurufen, das nur bei leidlicher Windruhe durch die kräftigere Besonnung ausgeglichen wird oder sich in das Gegenteil umwandelt. Immerhin ist auch hier

das Winterklima in der Mehrzahl der Fälle erträglich und gesundheitfördernd, an sonnigen Tagen meist höchst angenehm.

Zur Erhaltung der geschilderten vorteilhaften Art des Sommerklimas der Bergrücken und Hochebenen ist es jedoch nötig, die Siedelungen so zu gestalten, daß möglichst wenig Steinflächen zur Ansammlung der aus der Sonnenstrahlung sich entwickelnden Wärme Gelegenheit bieten. Die ringsum freie Lage und mäßige Höhe der Einzelhäuser und Gebäudegruppen kleineren Umfangs, ihr Einbetten in das Grün der Gärten, ihr Umspinnen mit Schlinggewächsen, die Wahl so schmaler Straßen, wie der Verkehr im Einzelfalle sie zuläßt, sind dort oben am Platze.

Für die Umfassungswände der Häuser sind leichte, großzellige Steine die geeignetsten. Unter ihnen kommt in erster Linie der Rheinische Schwemmstein in Betracht. Sie bieten infolge ihres großen Luftgehaltes hohen Wärmeschutz, ergeben durch ihr niederes Gewicht in Sommernächten eine vollständige Auskühlung der ihnen tagsüber zugeführten Wärme, erleichtern im Winter die Heizung und erfordern verhältnismäßig niedere Kosten für die Aufwärtsbeförderung. Der auf den Höhen besonders notwendige Wetterschutz wird ebenfalls von diesen Steinen geboten, und ihr rasches Austrocknungsvermögen trägt Sorge, daß die in die Außenschichten der Wände eindringende Feuchtigkeit binnen kurzer Frist wieder zur Verdunstung gelangt. Werden das Kehlgebälk und die unter ihm gelegenen als Zimmerdecke dienenden Sparrenfelder mit solchen Steinen ausgerollt oder in anderer Weise mit Wärmeschutz versehen, dann dürften etwa auftretende Nachteile des Winterklimas der Höhen sich hinreichend mildern lassen, um ihre Siedelungen in jeder Hinsicht als vorteilhaft bezeichnen zu können. An ihren vom Sturmanfall betroffenen Seiten empfiehlt sich zu dem gleichen Zwecke das Belassen von Wäldern oder die Anlage baumreicher öffentlicher Gärten und Friedhöfe.

EINE WIENER MUSTERBAUORDNUNG.

LEITSÄTZE von JOSEPH AUG. LUX.

Wien steht vor der schwierigsten Aufgabe, die eine Stadt unter den heutigen Verhältnissen überhaupt kennt: Die Schaffung einer Muster-Bauordnung, um so schwieriger, je mehr die beteiligten Kreise sich ihrer Verantwortung bewußt sind. Die Zukunft der Stadt, ihre Schönheit, ihr Glück, ihr Schicksal liegt in der Frage, die jetzt zu entscheiden ist, also Vorsicht! Baugesetze sind eine heikle Sache; ein kleinlicher Zug, ein unscheinbares Übersehen müssen sich ins Riesengroße auswachsen und für die Gesamtheit verhängnisvoll werden, weil hier der Buchstabe zu Stein und Eisen wird und nicht mehr zu vertilgen ist, wenn einmal das Unglück geschehen. Ein Buch muß ich nicht lesen, wenn es mir nicht gefällt; ein Bild kann ich verkehrt an die Wand hängen, wenn es Unheil bedeutet, aber, ich bitte, Steine, Häuser, Baumassen! Ja, das ist was anderes, daran muß der Mensch glauben, weil er drin wohnen muß, ob's nun sein Glück oder sein Unglück ist. Sein inneres Gedeihen hängt mit dem Stadtgebilde auf das engste zusammen; darum haben Baugesetze eine Tragweite, die nicht allein aus wirtschaftlich-egoistischen, sondern vielmehr auch von höheren ethischen Gesichtspunkten aus zu ermessen ist.

Trotz der klaren und übersichtlichen Leitsätze, die uns die moderne Städtebaukunst an die Hand gibt, ist die Durchführung einer neuen Planung in Wien verwickelter als in irgendeiner anderen Großstadt. Denn hier muß bei aller Voraussicht kommender Bedürfnisse die größte Sorge darin bestehen, daß auch in der neuen Ordnung der Dinge Wien Wien bleibt. Das heißt, daß die Schönheitslinien der gemütlichen und charaktervollen Stadt in dem Prozesse der Umbildung nicht verloren gehen. Was zu tun und was zu vermeiden ist, hat die Entwicklung der letzten 50 Jahre gelehrt; es ist daher ein besonderes Glück, daß die Gelegenheit gegeben ist, die Fehler einigermaßen wieder gut zu machen, die vor einem halben Jahrhundert gezeitigt wurden, und die sich zum namenlosen Schaden der Stadt in den Vorstädten ausgewachsen, und die zur Vernichtung unersetzlicher, baukünstlerischer Schönheiten geführt haben. Die Erkenntnis, die damals zu spät kam, mag jetzt genutzt werden, daß eine sinnvolle Bauordnung nicht lediglich als Papierergebnis am grünen Tisch, sondern aus dem lebendigen Wachstum der Stadt hervorgehen muß, die in ihren alten Linienführungen und Anlagen schon die Grundzüge für eine spätere organische Weiterentwicklung überliefert. Dem künstlichen Stadtplan müssen wir den organischen entgegensetzen, dem Schematischen das Funktionelle, dem unfruchtbaren Reisbrettverstand die leitende platonische Idee, ein Idealbild, das alles enthält, was, wenn auch nicht restlos zu verwirklichen, so doch eifrigst anzustreben ist und die sinnvollen Winke und feinen Lehren des vergangenen, in unserem Empfinden noch immer lebendigen Stadtbildes mit den berechtigten Forderungen der Zukunft verbindet. Die Stadt und folglich auch die Großstadt ist durchaus nicht als ein künstliches Erzeugnis, sondern vielmehr als ein lebendiger Organismus aufzufassen, der wächst und sich umbildet und besonders in einem so schnellen Wachstum wie Wien es jetzt erfährt, mit triebhafter Gewalt die alten und zu eng gewordenen Formen sprengt. Dieses neue, machtvolle Werden ist ein erfreulicher Zustand, und nichts wäre daher törichter und aussichtsloser als der Versuch, den schwellenden Riesenkörper in den alten, beengenden Verhältnissen niederzuhalten und einzuschnüren. Wenn daher die Notwendigkeit einer neuen Gestaltung freudig anzuerkennen ist, so soll daraus nicht folgen, daß die Stadt sich dadurch selbst fremd werde, eine Gefahr, die, wie angedeutet, in der Wiener Großstadtentwicklung während der letzten Jahrzehnte nicht immer glücklich vermieden worden ist. Es ist für das Schicksal einer Stadt von großer Bedeutung, daß sie nicht nur gegenwärtige Bedürfnisse erfüllt, sondern auch kommende Bedürfnisse voraussieht; und daß sie zugleich in der neuen und erweiterten Gestalt ihrem Wesen treu bleibt. Eine segensreiche Bauordnung kann sich nur in diesen Angelpunkten bewegen: Wien erneuern und dennoch Wien erhalten; Rückwärtsschauen und Vorwärtsschauen; Vergangenes und Künftiges maßvoll verbinden. Es ist nicht eine Frage der Bauform oder eines Fassadenschmuckes,

oder einer sonstigen äußeren Zutat, sondern eine Frage des Baugeistes, der von innen herauswirkt und vor allem in Wien aus einer alten Kulturpflicht heraus bemüßigt wäre, der Welt ein schönes Beispiel zu geben.

Der Ausgangspunkt einer modernen, organisch gelösten und funktionell bestimmten Wiener Bauordnung ist die klar umschriebene Großstadtidee, die wir in einem Idealbild zu zeichnen versuchen. Es kann dem aufmerksamen Beobachter der eigenen Stadt nicht entgangen sein, daß Wien wie alle Großstädte auf die City-Bildung hindrängt. Bis jetzt ist ja die innere Stadt zum Teil noch Wohnstadt, aber wie lange wird sie es noch sein können? Die enorme Wertsteigerung der Bodenfläche begünstigt allein schon die Verdrängung der Wohnhäuser zugunsten der zweckentsprechenden und sich sammelnden Geschäftsbetriebe. Es haben sich Zustände entwickelt, die vor 50 Jahren noch nicht vorauszusehen waren. Damals schuf man bloß erweiterte Wohnplätze, der Übergang von der alten Stadtwirtschaft zur modernen Großstadt war noch nicht geschehen. Die alte Stadt war hauptsächlich als Wohnstadt aufgefaßt, als Wohnstadt des Fürsten, der Adligen, der Bürger und des Gewerbsmannes. So sehen wir immer noch das alte Wien mit seinen Palästen, seinen Gärten, seinen gemütlich vornehmen Bürgerhäusern, seinen alten Geschäftsläden und seiner ländlich anmutigen Behäbigkeit. Denn damals war nicht nur der Adlige, sondern auch der Bürger und Gewerbsmann zugleich ein Garten-, Acker- oder Weinbergsbesitzer und fühlte sich, wenn auch nur in seinen freien Stunden, als kleiner Gutsherr. Natürlich hatte in diesem alten Wien das Heimatsgefühl starke Wurzeln. Das Ländliche spielte immer stark in die Stadt herein, denn sie selbst, die Stadt also, war ja nichts weiter als der Kristallisationspunkt des Landes. So sehen wir das alte Wien immer noch, obzwar sich längst eine einschneidende innere Umwandlung vollzogen hat, die äußerlich wohl nur als ausgeartete Auswucherung der alten, klaren Formen erschien, geistig aber schon die Großstadtidee enthält, die mit triebhafter Kraft wachsen wird und wachsen muß und nur auf den organisatorischen Geist wartet, der sie ohne Schaden für den überlieferten genius loci in die notwendigen organischen und funktionellen Formen überleitet. Das vorauszusehen ist die Aufgabe einer neuen Bauordnung, die regeln soll, was jetzt noch wüst und chaotisch durcheinander gärt, und die aus der noch rohen Form den künftigen Kristall zu erlösen hat. Meinen Glückwunsch!

Die alte Bauordnung und mit ihr die Baupolitik unserer Stadt hat bis zum heutigen Tag das Problem der Großstadt nur in der Unterbringung der Massen erblickt. In der Tat hat die Flucht vom Lande in die Stadt, der enorme Zuzug von Industriearbeitern, das schnelle Anschwellen der Stadtbevölkerung eine Verlegenheit geschaffen, die heute noch lange nicht überwunden ist. Die Proletarisierung der Wiener Stadtbezirke mit ihren Mietkasernen und ihren unsäglich traurigen, in Reih und Glied aufmarschierenden Baublöcken, war, wie wir heute nun sehen, ein wenig glücklicher Ausweg. Wir werden später sehen, daß eine Wohnungspolitik großen Stils ganz anders aussehen muß.

Aber mit der Wohnungspolitik der Massen ist das Großstadtproblem noch lange nicht erschöpft. Dem Sinn nach bedeutet die Großstadtidee, daß an Stelle der alten Stadtwirtschaft die Weltwirtschaft getreten ist. Die Stadt ist nicht mehr des Landes wegen da, sondern sie ist selbst eine Großmacht geworden, und das Land ist jetzt eigentlich nur mehr der Stadt wegen da. Sie ist aufgestiegen zum Kristallisationspunkt, nicht nur der Landesinteressen, sondern vor allem auch der Weltinteressen und ist Sitz geworden der weit ausgreifenden Beziehungen des Handels, der Industrie und der Weltwirtschaftspolitik. Sie ist gleichsam ein Weltkontor geworden. Auch hierin liegt ein Massenproblem, das nur organisatorisch bewältigt werden konnte. Dem Sinne nach ist die Großstadtorganisation mit ihren Weltwirtschaftsinteressen, ihren Bauten und Industriepalästen bereits vorhanden, äußerlich aber steckt Wien noch in den unzulänglichen Formen einer bloßen, wenn auch erweiterten Wohnstadt, die in der inneren Stadt kaum noch ihr altes, aristokratisches Gepräge erhalten kann, aber zum Teil in den inneren, namentlich aber in den äußeren Bezirken der Proletarisierung anheim gefallen ist. Wenn wir also die Zukunft Wiens und zugleich, wie wir noch sehen werden, den edlen Teil der Vergangenheit retten wollen, dann müssen wir die bereits geistig vorgebildete Form aus ihren Fesseln erlösen und eine wertlose Hülle zerbrechen, wenn die Raupe als Schmetterling hervorgehen soll.

Es ist kein Zufall, daß die modernen Weltinteressen in der inneren Stadt, also im Zentrum ihren Sitz gesucht haben, weil sie ja das Herz des heutigen Großstadtlebens bilden. Sie haben den Wohncharakter dieser inneren Stadt bereits in den Hintergrund gedrängt und werden es immer mehr tun. Es ist heute schon vorauszusagen, daß mit dem Fortschreiten der City-Bildung der Wohncharakter der inneren Stadt vollständig schwinden wird und, daß diese sich zur reinen Geschäftsstadt entwickelt. Es ist notwendig, dieser Tatsache heute schon voll ins Angesicht zu sehen, um nichts zu verzetteln. Man spricht heute gern von einer Dezentralisierung des Stadtlebens, was zwar richtig, aber doch nur die eine Seite der Wahrheit ist. Wir werden sie später noch näher ins Auge fassen. Als Gegenbewegung vollzieht sich jedoch zugleich die Sammlung der gleichartigen Interessen, die zur folgerechten Durchbildung der Geschäftsstadt und Verdrängung der Privatwohnungen aus der City führen wird. Man braucht nur das Bild von heute und vor 50 Jahren zu vergleichen, um die Richtungslinie der Entwicklung mühelos zu erkennen. Wie wird sich dementsprechend das Zukunftsbild darstellen? Wenn wir jetzt nichts versäumen wollen, so müssen wir uns im Interesse einer unbehinderten organischen Entfaltung der Hilfskonstruktion eines solchen Idealbildes bedienen. Wir erkennen, daß die Dezentralisierung des Stadtlebens zur City-Bildung führt, zur Trennung von Geschäftsstadt und Wohnstadt; wir erkennen aber zugleich auch, daß die Sammlung der Interessen den gleichen Sinn hat und die Gruppenbildung beschleunigt. Eine solche Gruppenbildung wird z. B. in den sogenannten Industriepalästen verkörpert, in den Kontorhäusern, in den Bankvierteln, in den Warenhäusern und Marktplätzen. Alt-Wien gibt uns einen sehr deutlichen Fingerzeig einer solchen Sammlung gleichartiger Interessen, wenn wir uns den ursprünglichen Sinn alter Straßennamen wieder klarmachen. Man erinnere sich, daß die Wollzeile, die Tuchlauben, die Seilerstätte, der Fleischmarkt, der Kohlmarkt, die Weißgerber-, die Herrengasse nach den hier vertretenen Gewerben und Repräsentationen benannt waren. Daß ferner auch die Ringstraße mit der Burg, den Hofmuseen, den Hoftheatern, dem Parlamentsgebäude und dem Rathaus eine solche konzentrierte und repräsentative Idee verkörpert. Schon von alters her hatte

das Zentrum die Machtideen in entsprechenden Gebäuden und Gebäudegruppen auszudrücken, die Fürstenidee in den höfischen Bauten und dem Umkreis der Adelspaläste, die Machtidee des Staates und der Stände in den Regierungsgebäuden der Herrengasse, die Gottesidee in den gewaltigen Kirchen und Kathedralen mit ihren Dombezirken und in neuester Zeit die Weltmachtsidee mit ihren Banken, Börsen, Büros, Industriepalästen und Kontorhäusern. Heute ist der Zustand noch unklar und chaotisch; aber er will sich kristallisieren und verlangt gebieterisch die entsprechende äußere Form, die sein inneres Wesen organisch ausdrückt. Hier muß der Organisationsgeist durch entsprechende Baugesetze eingreifen und die Entwicklung in geradere Linien fördern helfen, wenn nicht alles wieder in unzulängliches Flick- und Stückwerk vertan werden soll. Der stimmungsvolle Geist der alten Stadt kann in den neuen großzügigen Formen wieder erstehen, wenn das Zusammengehörige gesammelt wird, was doch schon in Alt-Wien der Fall war und in seiner charaktervollen Anordnung einen wohltuenden Gegensatz zu dem unorganischen heutigen Zustand bildet, wo alles ungeordnet drunter und drüber geht. Man kann sich sehr gut vorstellen, daß in der neuen Ordnung der Dinge der alte Geist aufleuchtet und die City auf den Grundlinien des überlieferten Straßennetzes statt schlechten Wohnhäusern gut geregelte Repräsentationsgruppen enthält, ein eigenes Bankviertel, sozusagen eine Bank- und Börsenstadt; eine Verwaltungsstadt, wie es doch von alters her die Herrengasse ist; eine Sammlung des Zeitungswesens und der Zeitungsgebäude, dafür die Schulerstraße ein Vorbild gibt; Straßen, in denen Haus an Haus und Laden an Laden, die Konfektionsgeschäfte vereinigt sind, man denke an die Tuchlauben und Wollzeilen Alt-Wiens; andere Straßen wieder, in denen andere zusammengehörige Zweigen zweckentsprechend untergebracht werden; Industriepaläste, Kontorhäuser und Stapelplätze, dafür namentlich der Donau-Kai ausersehen und seit jeher unwillkürlich für solche Zwecke benützt, aber leider von den neueren Städtebauern nicht gebührend anerkannt war; Museums- und Schulgebiete, dafür zum Teil die Ringstraße Ansätze enthält, zum anderen Teil aber die Schmelz durch die geplanten Akademie- und Stadtmuseumsbauten ausersehen scheint; eine Marktstraße an Stelle des aufzulösenden Naschmarktes, die sich nach einem sehr beachtenswerten Vorschlag Otto Wagners in der Wienzeile bis nach Schönbrunn hinaus verlängern und eine prachtvolle radiale Anlage darstellen würde, die einzigartig in der Welt dasteht; die Sammlung gewisser Kleingeschäfte in einem eigenen, groß angelegten Verkaufshaus (nach Wagner) an Stelle des niedergelegten Freihauses als einzige Möglichkeit, den kleinen Mann durch Zusammenlegung der Verkaufsgelegenheit gegen das Großkapital der Warenhäuser wettbewerbsfähig zu machen.

(Schluß folgt.)

UMBAU UND BODENHEBUNG EINER GROSSSTADT.

Von Dr. GRIMSHAW, Dresden.

1901 sah sich die Hafenstadt Galveston einer dreifachen Aufgabe gegenübergestellt: sie war bankerott, konnte ihre Zinsen auf ihre Obligationen (etwa 12000000 Mark) nicht zahlen, und ihre Einwohner hatten das Vertrauen zur Verwaltung der Stadt verloren. Daher war schnelles Handeln nötig um 1. sich aus der bankerotten Lage zu befreien, 2. eine vollständige Änderung in der Verwaltung vorzunehmen, 3. durch sichernde Bauwerke die Stadt zu einem sicheren Wohnort zu machen.

Sie begann mit dem Übergange zur sogenannten Kommissions-Verwaltung. Die Schulden verschwanden nach und nach; erspartes Geld sammelte sich an und wurde beständig für Verbesserungen angewandt, von denen die zum Schutze der Stadt am bemerkenswertesten sind, nämlich die, welche die der Gewalt der Gewässer des Golfs von Mexiko preisgegebene Stadt mehr und mehr über das Überschwemmungsgebiet erhoben und zu einem „Gibraltar Amerikas" ausbauten.

Dies begann mit dem Bau einer 7,5 m langen monolithischen Seemauer, die den östlichen Teil der Stadt umgibt und sich westlich an der Stadtgrenze hinzieht. Diese Mauer wurde in zwei Teilen erbaut. Das auf flachen Pfählen, die eine Unterspülung verhindern, ruhende Fundament ist 4,88 m breit. Die Mauer nimmt bis zu einer Breite von 1,54 m bei Ebbhöhe zu. 28500 Tonnen Zement, Tonnen und Abertonnen Sand, Stahl und Stein wurden zur Errichtung dieser Mauer verwendet, von der 1 m annähernd 82857 Mk. kostete; insgesamt mehr als 6300000 Mk.

Als vor einigen Jahren der Äquinoktialsturm über Galveston gebraust war, hatte er eine stolze Stadt vorgefunden, die er in einer ebenso vollständigen Verwüstung zurückließ, wie das alte Pompeji.

Am 22. Juli 1909 hingegen, wo sich dieser Sturm wiederholte und peitschte mit alter Macht, wurde die Stadt nicht beschädigt; sie erhebt sich heute noch hoch und trocken über den Wogen des Golfes. — Die ungeheuere Seemauer hat sie gerettet.

Das Nächste war, den ganzen Stadtboden zu heben, und dies geschah mit den Kosten von weiteren 6300000 Mk. Ein 19,7 m breiter und 3,05 m tiefer Kanal war nötig, damit die Seeschiffe mit ihrer Sandlast in das Innere der Stadt gelangen konnten. Jedes Haus, das auf der vom Kanal durchschnittenen Fläche stand, wurde entfernt, und jeder Grundeigentümer überließ sein Land der Stadt ohne Entschädigung. Der Kanal wurde hinter der Seemauer gegraben, mit einem Becken zum Umwenden der Schiffe am westlichen Ende. Die mit der Füllmasse beladenen Kähne durchfuhren ihn bis zu einer Stelle, wo mittels großer Röhren, durch die der Sand, sowie das Wasser bis zum Erhöhungspunkte gefördert wurden, eine Verbindung hergestellt war. Das Wasser floß fort, der Sand blieb. Diese Arbeit ging in östlicher Richtung vor sich, bis sie vollendet war. Alsdann

wurde der Kanal aufgefüllt und wurden die meisten Häuser an ihrem ursprünglichen Platz wieder aufgebaut. Das Heben des Bodens erforderte auch das Höherlegen eines jeden Hauses, eines jeden Bürgersteigs und des Pflasters, schließlich nochmaliges Pflanzen allen Grüns. Hinter der Seemauer wurde so eine 61 m breite Fläche gewonnen, die in Richtung Galveston-Bucht allmählich abfällt.

Jetzt wandte die Stadt ihre Aufmerksamkeit ihren Verkehrsmitteln mit dem Binnenlande zu. Ein moderner Brückenbau mit einem Gleis hatte seit Jahren die Verbindung mit der Eisenbahn hergestellt, die ungeheure Mengen Ausfuhrwaren aus dem mittleren Mississippi-Gebiet nach Galveston gebracht hatte. Galveston war der zweitgrößte amerikanische Hafen geworden in Hinsicht auf den Wert des Ausfuhrgeschäftes, und hatte die größte Baumwollausfuhr der Welt. Daher war eine Kunststraße zu bauen, koste es, was es wolle, denn die Stadt mußte mit dem Wachstum des Handels Schritt halten. 181000 Güterwagen fuhren jährlich in Galveston ein, beladen mit den Erzeugnissen der amerikanischen Farmen und Wälder, und diese hatten deutlich die Unzulässigkeit des alten Holzbaues gezeigt, daher beschloß die Grafschaft Galveston die Kunststraße zu bauen.

Ein 460 m langer Verladekai wurde von Virginia Point auf dem Festlande aus in die Bucht hineingebaut. Für die die Arbeit verrichtenden Mannschaften waren in Virginia Point Vorkehrungen zum Wohnen getroffen. Werkzeughütten und Schmieden, Maschinenwerkstätten und Lagerhäuschen, Betonmischer, Ladebäume und zahlreiche andere Arbeitserleichterungen wurden vorgesehen. Die Baugesellschaft hatte ihr Büro in der Stadt selbst. Millionen Kubikmeter Holz wurden zum Bau der vorübergehenden Gerüstarbeiten, für Bogen, Kastendämme usw. verwendet, Tausende Fässer Zement für das ständige Bauwerk verbraucht.

Die Arbeit wurde im Dezember 1909 begonnen, indem vorher 250 Arbeiter das Bauen und Versenken der Kastendämme vollendet, um den Zement für jeden Brückenbogenteil des Bauwerks einfüllen zu können. Die Kastendämme wurden auf einem Teil der Mole selbst gebaut, wasserdicht gemacht, und allmählich in das Wasser heruntergelassen, bis sie auf dem harten Lehmboden bei gewöhnlicher Ebbe in einer Tiefe von 4,88 m ruhten.

Auf diese Weise wurden 28 Kastenpfeiler hinabgelassen, um 28 Bögen zu stützen, von denen jeder 18,29 m Spannweite und 2,74 m Höhe hatte. Die 244 m lange Kunststraße ist in Fahrrampe, Bogenbrücke und Hebebrücke eingeteilt. Sie umfaßt 610 m ungeschützten Fahrweg und 1885 m geschützten Fahrweg. Die Hebebrücke gewährt eine 30,5 m breite Wasserstraße. Der Fahrweg ist 46,9 m breit, wovon 12,2 m Landweg, und hat zwei Stadtbahngleise, nebst Raum für noch weitere zwei. Der Teil für die Eisenbahn hat drei Gleise, ferner gibt es hier noch Raum für mehr.

Der Brückenbogenteil ist auf eine Breite von etwa 20 m beschränkt und besteht aus 6,7 m Fahrweg, 4,6 m für ein Stadtgleis und 8,8 m für ein Doppelgleis der Eisenbahn. Der geschützte Fahrweg ist an beiden Seiten durch eine ununterbrochene Reihe Zementbetonsäulen geschützt. Schiefe Ebenen sind mit 152 mm starken Zementplatten bedeckt. Die Gesamtkosten dieser Kunststraße betrugen mehr als 8400000 Mk., oder annähernd 2775 Mk. für 1 m.

Hinter der Seemauer wurde eine prächtige 7,25 m lange Strandpromenade angelegt, bestehend aus Klinkerziegeln. Um ihr Werk zu krönen, errichtete die Stadt noch das Hotel Galvez, und zwar an der Stelle, wo einst der Kanal für die Bodonhebung sich befand und die Schiffe in das Innere der Stadt einfuhren. Das Hotel wurde durch Sammlung aus den Mitteln der Bevölkerung zu den Kosten von mehr als 3150000 Mk. errichtet. Vier Gesellschaften unterschrieben je mit mehr denn 200000 Mk., und hunderte von Bürgern unterschrieben Beträge bis zu 400 Mk. herunter.

Jetzt ist eine Bewegung im Gange, die Seemauer östlich noch zu verlängern, um die Festung des San Jacinto-Militärgebiets an der äußersten östlichen Spitze dieser Insel einzuschließen, die vorgeschlagene Ausdehnung, um die jetzige Mauer mit dem äußersten Nordwesten zu vereinigen. Dies würde noch weitere 640 ha Land und 2,4 km Kaifront ergeben.

NEUE VERÖFFENTLICHUNGEN AUS DEM GEBIETE DER BAUKUNST.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

DIE ARCHITEKTUR DES XX. JAHRHUNDERTS, ZEITSCHRIFT FÜR MODERNE BAUKUNST. Herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. Hugo Licht, Stadtbaurat a. D. in Leipzig. 100 Blätter im Jahr, Preis 40 Mk., für das Ausland 48 Mk. 13. Jahrgang, und

CHARAKTERISTISCHE DETAILS VON AUSGEFÜHRTEN BAUWERKEN mit besonderer Berücksichtigung der von Prof. Dr.-Ing. Hugo Licht herausgegebenen „Architektur des XX. Jahrhunderts". 100 Tafeln im Jahr 30 Mk., für das Ausland 36 Mk. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8.

Fallen diese Veröffentlichungen auch nicht unter diejenigen, die dem Städtebau gewidmet sind, so bieten sie doch im einzelnen auch dem Städtebaukünstler mannigfache Anregungen, wie gerade die mir vorliegenden Hefte erkennen lassen. Sie bringen hervorragende Beispiele für die Einordnung des Landhauses in die Landschaft, für die Aufstellung der Kirche in Verbindung mit dem Pfarrhause, für den wesentlichen Einfluß, den Form und Größe des Baublocks sowie der sich daraus ergebende Zuschnitt des einzelnen Grundstücks auf die Umbauung des Blockinnern und die Gestaltung der einen Teil der geschlossenen Straßenwand bildenden Hausfront sowie auf die Gruppierung der Häuser und die Anlage der Gärten bei offener Bauweise üben. Die Ausbildung der Ecken, Erker, Dachfenster und turmartige Aufbauten, die Anordnung der Portale und Schaufenster, der Terrassierung und Einfriedigung der Vorgärten, für schmückende Zutaten wie Lauben, Brunnen und allerhand Bildwerke, alles Dinge, die das, was wir Straßenbild nennen, entstehen helfen, sind vorbildlich vertreten. Die Ausstattung entspricht den besten Überlieferungen des Hauses Wasmuth.

Beiträge zur Bauwissenschaft, herausgegeben von Cornelius Gurlitt, Heft 20:

DR.-ING. CHRISTOPH KLAIBER, DIE GRUNDRISSBILDUNG DER DEUTSCHEN STADT IM MITTELALTER unter besonderer Berücksichtigung der Schwäbischen Lande. Von der Königl. Technischen Hochschule in Stuttgart genehmigte Doktordissertation. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin 1912.

Immer wieder habe ich aus Mangel an Muße das Studium und infolgedessen auch die Besprechung dieser anziehenden Erscheinung hinausschieben müssen, was mich um so mehr bedrückte, als ich dem Verfasser gegenüber eine Dankespflicht zu erfüllen hatte für die vielfache Unterstützung, die er mir mit seinen Beiträgen für die Zeitschrift erwiesen hat. Der Wert seiner Arbeit ist aber ein so erheblicher, daß es auch heute nicht zu spät ist, die Aufmerksamkeit unserer Leser darauf hinzulenken. Schon die Einleitung weist auf die Unhaltbarkeit der seit dem Erscheinen des Schriftchens von Dr. Fritz in Straßburg über „Deutsche Stadtanlagen" üblich gewordenen Unterscheidung zwischen gewordenen und gegründeten Städten im Sinne willkürlicher bezw. planmäßiger Anlagen hin, was dann in dem die „Elemente des Grundrisses" behandelnden Kapitel I näher ausgeführt wird. So manches, was uns heute willkürlich anmutet, sei es im ganzen oder in einzelnen Teilen, ist gerade planmäßig entstanden und manche scheinbar planmäßige Stadtanlage als eine aus verschiedenen Teilen zeitlich gewordene nachzuweisen. Es kommt eben auf die „Voraussetzungen" an, die Verfasser als juristische, stadtwirtschaftliche und technische einer besonderen Betrachtung unterzieht. Planmäßig ist in deutschen Landen etwas anderes gewesen als in romanischen Ländern, und heute etwas anderes als im Mittelalter.

Die mitteralterliche Stadt war zunächst die Erweiterung oder Fortsetzung der Burg und wurde demgemäß nach kriegstechnischen Grundsätzen angelegt; dazu kam der Markt mit seinen Zugängen, die verkehrstechnischer Rücksicht zu genügen hatten.

Der Verfasser betrachtet danach der Reihe nach die Burg, insbesondere den Marktplatz und den Kirchplatz, die Straßenbildung, insbesondere die Markt- und Handelsstraßen, Hauptwohnstraßen usw., um im Kapitel II die Gesamtanlage der mittelalterlichen Stadt zu erörtern, die ringförmige und viertorige Anlage, das Rippen- und Parallelsystem, den Baublocktypus, das römisch-deutsche Straßenkreuz, und zwar unter Beachtung der mehr oder weniger von der Ebene abweichenden Gestalt der Erdoberfläche, also des Stadtbodenprofils, das oft ein anscheinend neues Grundrißsystem nur als eine von der Örtlichkeit bedingte Abwandlung einer der wohlbekannten Plantypen erkennen läßt.

Das Werk ist mit 155 Abbildungen ausgestattet, namentlich auch ganzen Stadtplänen, von denen nur zu wünschen gewesen wäre, daß sie nach einem einheitlichen Maßstabe hätten wiedergegeben werden können. Ein Literaturverzeichnis, geordnet nach Sammelwerken, Einzelwerken, Vorträgen und Zeitschriften macht den Beschluß.

Die Geschichte des Städtebaues, für die ja noch vielfach die notwendigen Vorarbeiten durch örtliche Forschungen fehlen, hat mit diesem Werke einen bedeutenden Schritt vorwärts gemacht.

Neuerscheinungen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz:

FREISTEHENDE KLEINE WOHNHÄUSER IN STADT UND LAND. Bearbeitet von Baurat Oskar Kramer, Dresden, Preis 30 Mk.

GEHÖFTANLAGEN UND LÄNDLICHE KLEINWOHNUNGEN. Bearbeitet von Geh. Baurat Karl Schmidt. Preis 24 Mk.

Beide reihen sich würdig den früheren Veröffentlichungen des Sächsischen Heimatschutzvereines: „Ländliche und städtische Kleinwohnungen" und „Kleinwohnungen für mittlere und Großstädte in geschlossener Bauweise" an. Das erstere Werk will der Wohnungsfürsorge für den Mittelstand dienen und das kleine Bürgerhaus einschließlich der Land- und Sommerhäuser im Bauwerte bis etwa 15000 Mk. oder im Mietswerte bis etwa 1000 Mk. im Sinne des Heimatschutzes fördern. Es bringt auf 50 Tafeln an Entwürfen: 2 für Sommerhäuser, 7 für Landhäuser und 1 für eine Landhaussiedelung, an Darstellungen ausgeführter Bauten, und zwar 1 Sommerhäuschen mit Automobilschuppen, von 26 Landhäusern worunter sich 4 Gebirgshäuser, 2 auf der Gartenmauer sich erhebende Landhäuser, und je 1 solches mit Gartenanlage, bzw. mit Vorgartenterrasse oder Wirtschaftshof befinden, sowie 1 Junggesellenhauses mit Vorgartenterrasse und endlich von 4 Zweifamilienhäusern, so daß fast alle Möglichkeiten erschöpft erscheinen, durchweg von tüchtigen Architekten, unter denen sich mehrere schon eines weitreichenden Rufes erfreuen.

Dazu gehört ein Text von 20 Großquartseiten mit 14 Abbildungen, in denen die Hauptfragen bei der Planung eines eigenen Wohnhauses in wirtschaftlicher und schönheitlicher Hinsicht erörtert werden, die Stellung des Hauses auf dem Grundstück, die Anordnung des Grundrisses, die Wahl der Hausform und der Baustoffe, die Anlage des Gartens und die Gestaltung der Einfriedungen und Nebenbaulichkeiten usw. mit Beispielen für Landhäuser in der Niederung und im Gebirge, für ein gebirgisches Wohnhaus mit städtischem Gepräge, für die ruhige Bildwirkung einer Siedelung bei einfachen Haus- und Dachformen, einheitlichen Baustoffen und wechselvoller Stellung der Häuser — kurzum, an alles ist gedacht und alles in sachlicher Art dar- und klargestellt.

Das zweite Werk, vom vielbewährten Vorsitzenden des Heimatschutzvereins Karl Schmidt bearbeitet, gibt zunächst die Pläne für 8 Garten- und Häuslernahrungen, Parzellenwirtschaften, davon 1 mit vermietbarer Kleinwohnung im Obergeschoß, diesen sowie 4 von den anderen nebst Lageplan, dann für 8 kleinbäuerliche Gehöftanlagen für einen Grundbesitz von 1 bis 6 ha Feld und Wiese, davon 6 mit Scheune, nebst Lageplan des Grundstücks bezw. von der Stellung des Gehöftes im Dorfe, weiter für 8 ländliche Arbeiterhäuser, und zwar Zwei-, Drei- und Vierfamilienhäuser, davon 1 Zweifamilienhaus nebst Lageplan des Grundstückes sowie für 5 Reihenhausgruppen, 1 davon nebst Lageplan des Grundstücks, endlich für 1 Gutsgehöft mit Scheune und Stallgebäude nebst Lageplan, im übrigen noch 5 Entwurfsskizzen zu landwirtschaftlichen Gehöften von 6 bis 25 ha Land mit den erforderlichen Nebengebäuden in steigendem Umfange erläutert durch Vogelschaubilder. Als Anfang erscheinen 3 Pläne zu Feldscheunen mit flachen Dächern.

Der zugehörige Text umfaßt 29 Seiten in Großquartformat mit 23 Abbildungen, Kleinhäuser, städtische und ländliche Reihenhäuser, altvogtländische, altfränkische, Altlausitzer, alterzgebirgische Arbeiterwohnhäuser und altbäuerliche Gehöftanlagen an geschlossener Dorfstraße — als Gegenbeispiel dazu ein neuzeitliches, unvorbildliches — darstellend. Der Verfasser hat, wie selten einer, die Gabe, in zum Gemüt gehender Weise über praktische Dinge zu belehren.

Beide Werke sind einfach vornehm, für den praktischen Gebrauch geeignet, ausgestattet, die Tafeln nicht zu groß und doch in einem ausreichenden Maßstabe, klar und deutlich hergestellt, der Text in handlicher Form. Möge ihnen die weiteste Verbreitung auch über Sachsens Grenzen hinaus blühen, wie ja auch die Beispiele mehrfach von auswärts entnommen sind.

DIE GARTENSTADTBEWEGUNG IN ENGLAND, IHRE ENTWICKLUNG UND JETZIGER STAND. Von Architekt Berlepsch-Valendas, B. D. A. Mit 10 Textabbildungen und 19 Tafeln. München und Berlin, Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1911. Preis kartoniert 4,50 Mk.

Mit diesem Buche ist es mir ebenso ergangen wie mit dem eingangs besprochenen Werke von Klaiber. Die Absicht, ihm mehr Zeit zu widmen als so mancher anderen flüchtigen Erscheinung, hat ihm eine ungebührlich lange Wartezeit auferlegt. Ist englische Bauweise und Kleinwohnungsfürsorge auch inzwischen genügendermaßen durchforscht worden, daß wir Deutschen jetzt den Blick wieder freier auf die eigenen andersartigen Verhältnisse lenken können, so wird das Buch von Berlepsch-Valendas doch ein stets gern gebrauchter Ratgeber bleiben. Dafür sorgen schon die drei ersten Kapitel des Buches, die von den Grundlagen und der Entwicklung des englischen Industrialismus, von dem Einfluß der „Industrial Revolution" auf die Großstadtbildung, damit auf die Wohnweise und von der Entwicklung des Wohnwesens seit der Mitte des 19. Jahrhunderts handeln, die bleibenden Wert beanspruchen dürfen. Die folgenden Kapitel, die „Musterdörfer (Model Villages) erste Grundlagen der Gartenstadtbewegung", „Model Estates", „Bournville Port Sunlight, Verwandte Anlagen", „Garden Cities of to morrow", „Die erste Gartenstadt Letchworth" und „Folgeerscheinungen" betitelt sind, geben an Hand zahlreicher Abbildungen eine erschöpfende Übersicht über die Entwicklung und den jetzigen Stand der Gartenstadtbewegung in England, während in einem Anhange noch zahlreiche Anmerkungen zu dem Werke geboten werden.

In erster Linie als Architekt der Bewegung gegenüberstehend, hat es der Verfasser doch verstanden, mit tiefem Verständnisse in die wirtschaftlichen und sozialen Grundlagen einzudringen. Erst mit solchem Rüstzeuge ausgestattet, wird der moderne Architekt den Geist seiner Zeit erfassen und aus diesem Geist heraus, modernen Anforderungen entsprechend, schöpferisch gestalten.

NEU EINGEGANGENE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

DIE ARCHITEKTUR DES XX. JAHRHUNDERTS. Zeitschrift für moderne Baukunst. Herausgegeben von Prof. Dr. Hugo Licht, Stadtbaurat in Leipzig. 100 Blätter im Jahr. Preis 40 Mk., im Ausland 48 Mk. 13. Jahrgang 1. Heft. Erschienen am 1. Januar 1913. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8, Markgrafenstr. 35.

CHARAKTERISTISCHE DETAILS VON AUSGEFÜHRTEN BAUWERKEN. XII. Jahrgang 1913 mit besonderer Berücksichtigung der von Prof. Dr.-Ing. Hugo Licht, Stadtbaurat a. D. in Leipzig, herausgegebenen Architektur des XX. Jahrhunderts. Jährlich 5 Lieferungen an je 20 Tafeln in Groß-Folioformat 32 : 46. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8.

Die GESCHICHTE DER WOHNBAUKUNST der STADT HILDESHEIM. Von Dipl.-Ing. Adolf Zeller, Regierungsbaumeister a. D., Privatdozent für Baukunst an der Technischen Hochschule in Charlottenburg. Ergänzungsband zu: Die Kunstdenkmäler der Provinz Hannover. Mit 221 Abbildungen im Text und auf XVIII Tafeln. Hannover, Kommissionsverlag von Theodor Schultzes Buchhandlung, 1913.

BERICHT ÜBER DIE VERWALTUNG DER STADT AACHEN in der Zeit vom 1. April 1906 bis 31. März 1911. Mit Abbildungen, graphischen Darstellungen und Plänen. Aachen 1913. La Ruellesche Akzidenzdruckerei und Lith. Anstalt (Inh.: Jos. Deterre).

ORGANISATION DER WOHLFAHRTSPFLEGE DER STÄDTE. Von Beigeordneten Dr. med. Kroutwig in Cöln. Nr. 8 der Bibliothek für soziale Medizin, Hygiene und Medizinalstatistik und dem Grenzgebiete von Volkswirtschaft, Medizin und Technik, herausgegeben von Professor Dr. Rudolf Lennhoff. Berlin W. 57, Allgemeine Medizinische Verlagsanstalt G. m. b. H., 1913. Preis brosch. 0,50 Mk.

Die KLEINWOHNUNGEN DER STADT DÜSSELDORF an der Essener Straße — erbaut 1912/13. Vom Beigeordneten Knopp, Düsseldorf.

MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Nr. 30 und 31. Herausgeber und Verlag: Zentratstelle für Wohnungsreform in Österreich, Wien IX, Peregringasse Nr. 2, Telephon Nr. 15240. Bezugspreis jährlich 3 Kronen (für 6 Nummern). Preis der einzelnen Nummer 50 Heller.

ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE UND VERBAND DER GEMEINNÜTZIGEN BAUVEREINIGUNGEN IM KÖNIGREICH SACHSEN. Erläuterungen bearbeitet von Dr.-Ing. Kruschwitz, Geschäftsführer der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge, unter Mitwirkung von Dr. jur. et phil. Busch, Mitglied des Königl. Sächsischen Statistischen Landesamtes. Geschäftsstelle: Dresden-A., Schießgasse 241 (Fernruf 254).

LANDESVEREIN SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ DRESDEN. Mitteilungen Heft 2 und 3. Band 3. Dresden 1913.

FREI STEHENDE KLEINE WOHNHÄUSER IN STADT UND LAND. Eine Sammlung mustergültiger Pläne und Entwürfe, herausgegeben im Einvernehmen mit dem Kgl. Sächsischen Ministerium des Inneren und vom Landesverein Sächsischer Heimatschutz, bearbeitet von Baurat Otkar Kramer-Dresden. 50 Tafeln in Lithographie (48 : 35 cm) nebst Text (28 : 22) und zahlreichen Abbildungen in Originalmappe 30 Mk. Verlagsbuchhandlung H. von Keller, Dresden-A., Blasewitzer Straße 35.

GEHÖFTANLAGEN UND LÄNDLICHE KLEINWOHNUNGEN. Eine Sammlung mustergültiger Pläne und Entwürfe, herausgegeben wie vor. Bearbeitet von Geh. Baurat Karl Schmidt, Dresden. 40 Tafeln in Lithographie (48 : 35 cm) nebst Text (28 : 22 cm) mit zahlreichen Abbildungen in Originalmappe 24 Mk. Verlagsbuchhandlung H. von Keller, Dresden-A., Blasewitzer Straße 35.

Architekt Möstel, TERRAINGESCHÄFT UND WOHNUNGSFRAGE. München, Verlagsanstalt und Buchdruckerei Gg. Lindner, Leopoldstr. 55. Stück 1 Mk.

GROSSBERLINER MIETVERTRÄGE. Von Dr. Paul Eltzbacher, Professor der Rechte an der Handelshochschule Berlin. Berlin 1913. Verlag von Franz Vahlen, W. 9, Linkstr. 16.

DIE ENTWICKLUNG DES WOHNUNGSWESENS VON GROSSBERLIN. Von Dr.-Ing. Philipp Nitze. Berlin, Carl Heymann's Verlag, 1913.

DIE BAULICHE BODENAUSNUTZUNG bei verschiedener Geschoßzahl, Weiträumigkeit und Hausform. Von Dr.-Ing. Heinr. Serini. München, Verlag von Ernst Reinhardt. Preis 2 Mk.

TASCHENBUCH DES STATISTISCHEN AMTES DER STADT DÜSSELDORF. Hauptziffern aus der Reichs-, Staats- und Stadt-Statistik 1913. Fünfte vermehrte Auflage. In Kommission bei L. Voß & Cie., Hofbuchdruckerei, Düsseldorf. Druck: Städtische Druckerei.



Im WETTBEWERBE UM ENTWÜRFE FÜR DEN RATHAUSBAU IN POTSDAM, der sich, obwohl auf die in Berlin und in der Provinz Brandenburg ansässigen oder dort geborenen Architekten beschränkt, eine außergewöhnliche Beteiligung mit 125 Entwürfen zu erfreuen gehabt hat, ist der

I. Preis an den Dipl.-Ing. Landsberg in Berlin (Entwurf Nr. 38 „Symmetrie"),

II. Preis an den Regierungsbaumeister Emil Schuster und Max Georgi in Berlin-Dahlem (Entwurf 30 „Havelvenedig"), je ein

III. Preis an Prof. Bruno Möhring in Berlin (Entwurf 48 „Ein alter Vers, ein neues Lied") bzw. an den Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. Fritz Krischen und Robert Liebenthal (Entwurf 36 „Potsdamer Roland")

gefallen.

Angekauft wurden ferner die Entwürfe des Regierungsbaumeisters Dr.-Ing. Fritz Krischen und Rob. Liebenthal in Berlin (Entwurf 10 mit dem Kennzeichen eines Helmes).

Des Architekten Anton Flodera in Berlin-Wilmersdorf (Nr. 85 „Suum cuique") sowie des Dr.-Ing. Weishaupt und E. Meier-Appenzell in Charlottenburg (Nr. 131 „Mit einfachen Mitteln").

Im engsten Wettbewerbe waren außerdem Nr. 20 „Einheit" (Hauptentwurf), Nr. 63 „Ergänzung" und Nr. 130 „Im Marktplatzbild im Panorama", während sich in engerer Wahl noch weitere neun Entwürfe befunden haben:

Nr. 3 „Fridericus"	Nr. 100 „Dornröschen"
„ 16 „Phönix"	„ 101 „Einheit"
„ 18 „Boumann"	„ 106 „Paladin"
„ 47 „In der Beschränkung"	„ 145 „Herbstmorgen".
„ 55 „Va banque"	

Es verdient dies hervorgehoben zu werden, weil sich eine verhältnismäßig so große Zahl beachtenswerter Versuche an die von vornherein vielen im Sinne der Denkmalpflege wie des Städtebaues als unlösbar erschienenen Aufgabe gewagt haben.

ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Bei der am 13. Oktober l. J. unter dem Vorsitze des Obmannes Hofrat Dr. Maresch abgehaltenen Vorstandssitzung bildete der Erlaß des Arbeitsministeriums betreffend die Gewährung einer Fondskredithilfe für Einfamilienhäuser den Gegenstand einer längeren Erörterung. Es wurde beschlossen, diese Frage in den Mitteilungen der Zentralstelle in eingehender Weise besonders zu behandeln. Die diesjährige dritte Österreichische Wohnungskonferenz wird am 29. und 30. November l. J. in Wien abgehalten. Auf der Tagesordnung stehen nachfolgende Beratungsthemen: I. Die gegenwärtige wirtschaftliche Lage und die Bestrebungen der Wohnungsreform

a) mit Rücksicht auf die Baukosten,
b) mit Rücksicht auf die Kreditbeschaffung und
c) mit Rücksicht auf die Wohnungs- und Bodenpolitik der Gemeinden.

II. Die Wohnungsreform und das Verkehrswesen. Über Ersuchen der Arbeiter-Unfall-Versicherungsanstalt für Niederösterreich in Wien hat die Zentralstelle an alle gemeinnützige Bauvereinigungen in Wien und Niederösterreich, welche sich die Errichtung von Wohnungsanlagen für Arbeiter zur Aufgabe gemacht haben, die Aufforderung gerichtet, ihre Gesuche um Gewährung zweistelliger Hypotheken für das Jahr 1914 bis Ende Oktober 1913 einzubringen, damit die Anstalt über den für Wohnungsfürsorgezwecke zurückzulegenden Betrag Beschluß fassen kann, wobei bemerkt wird, daß die Anforderungen der schon vorliegenden Gesuche den voraussichtlich möglichen Hypothekenbetrag übersteigen, daher nur bereits baureife Pläne überhaupt in Behandlung gezogen werden können.

III. ÖSTERREICHISCHE WOHNUNGSKONFERENZ, WIEN 1913. Kundgebung über die Baukostenfrage. An manchen Orten haben sich in jüngster Zeit die Preise einzelner Baustoffe zwar verbilligt, dennoch aber haben die herrschenden Geldverhältnisse eine Verteuerung des Bauens im ganzen herbeigeführt. Insbesondere hat es sich auch gezeigt, daß die Anforderungen, welche die Bauordnungen an den Wohnhausbau stellen, vielfach die Kosten erhöhen.

Es müssen daher Maßnahmen in Erwägung gezogen werden, welche die Bauführung zu verbilligen geeignet sind und zwar insbesondere:

a) die bessere und zweckmäßigere Ausgestaltung der Grund- und Aufrisse von auszuführenden Wohnungsbauten,
b) die Verwendung neuer Baustoffe und neuer Konstruktionen.

Um diese Maßnahmen durchführen zu können, würde sich die Schaffung von Bauberatungsstellen empfehlen; das „permanente Komitee" wird eingeladen, im Einvernehmen mit der Zentralstelle für Wohnungsreform diese Frage zu studieren und der nächsten Konferenz über ihre Durchführung Vorschläge zu erstatten. Es wird insbesondere darauf verwiesen, daß diese Stellen an die Bauämter größerer Gemeinden und an die Baugenossenschaftsverbände angegliedert werden können. Das „permanente Komitee" wird weiter ersucht, die in der Kundgebung der vorjährigen Konferenz angeregte Abänderung der bestehenden Bauordnungen im Auge zu behalten.

Die Vereinigung der höheren Kommunal-Baubeamteu Preußens hat in ihrer letzten Generalversammlung u. a. Stellung genommen ZUM ENTWURF DES NEUEN WOHNUNGSGESETZES. Nach einem eingehenden Berichte des Leiters des Charlottenburger Wohnungsamts, Regierungsbaumeister Gut, wurde die folgende Kundgebung beschlossen:

1. Die Vereinigung der höheren Kommunal-Baubeamten Preußens begrüßt den Entwurf des Preußischen Wohnungsgesetzes als einen bedeutsamen Schritt zur Besserung unserer Wohnungsverhältnisse; sie erklärt aber, daß entsprechend dem heutigen Stande des Städtebaues und des Wohnungswesens manche Bestimmungen noch weitergehend gefaßt werden könnten; ferner hält sie eine zwangsweise Wohnungsaufsicht auch bei Gemeinden unter 100000 Einwohnern für erforderlich, soweit diesen Gemeinden der Erlaß von Wohnungsordnungen zur Pflicht gemacht wird.
2. Da das Wohnungsgesetz für die kommunalen Wohnungsämter ganz vorwiegend technische Aufgaben bringt, so ist eine unmittelbare zweckmäßige Einwirkung auf die Besserung der Wohnungsverhältnisse nur dann zu erwarten, wenn an die Spitze der Wohnungsämter im Städtebau und Wohnungswesen praktisch erfahrene höhere Baubeamte gestellt werden, sofern nicht das Wohnungsamt überhaupt einem städtischen Bauamt angegliedert wird.

Die WERKBUND-AUSSTELLUNG IN KÖLN a. Rh. 1914. Die Mitgliedschaft des Werkbundes ist einig in dem redlichen Streben, die besten Kräfte für die Veredlung des heimischen Kunsthandwerks einzusetzen und die bisherige gedankenarme Spielerei mit geschichtlichen Stilmotiven gänzlich zu überwinden. Und in der Tat, wo seither irgendeine Ausstellung deutsches Kunstgewerbe zeigte, fast überall waren es die Kräfte des Werkbundes, die die besten Leistungen aufzuweisen hatten, ja geradezu den wesentlichsten Fortschritt bedeuteten. Aber trotzdem bot noch keine bisherige Ausstellung vom ästhetischen Standpunkte eine restlose Befriedigung.

Mehr als einmal konnte man schon den Wunsch hören, nur die wirklich bedeutendsten und reizvollsten Arbeiten des deutschen Geschmackes zu einer Ausstellung zu vereinigen. Nun soll dies in Köln zur Tat werden. Es ist gewiß nicht zu behaupten, daß alle Werkbundarbeiten schon als solche über jeden Tadel erhaben wären, ebensowenig, daß es nicht auch außerhalb des Bundes viele, in jeder Beziehung tüchtige Leistungen gäbe, aber das wird man doch heute schon prophezeien können, daß der Beurteilungsausschuß det Kölner Ausstellung ungleich höhere Ansprüche zu stellen, aber auch zu befriedigen imstande sein wird, als dies bei den bisherigen kunstgewerblichen Unternehmungen der Fall sein konnte.

Zahlreiche Werkkünste werden in Sonderausstellungen vertreten sein, alle Einzelgebiete von Gewerbe und Industrie, soweit sie der Veredelung durch die Kunst zugänglich sind, werden in übersichtlichen Materialgruppen vereinigt sein, Architektur im weitesten Sinne des Wortes, nicht nur Innenraumkunst, wird in jeder Beziehung zu Worte kommen; neben kirchlicher Kunst, Friedhofskunst, Theaterkunst, Gartenkunst, kommerzieller Kunst, Denkmalspflege, Heimatschutz, Bauberatung, Kunstpädagogik wird man auch eine wertvolle Farbenschau, eine Zusammenfassung der Frauenkunst, ja sogar ein Kolonialhaus und eine moderne Badeanstalt zu sehen bekommen, ganz abgesehen von den künstlerisch gelösten Ausstellungsbauten selbst und vom Vergnügungspark, aus dem ebenfalls alles Banal-Konventionelle verbannt sein wird.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 3, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

11. Jahrgang 1914 2. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DIE BEBAUUNG EINES TEILS DER „SÖDRA BERGEN" IN STOCKHOLM.

Von P. HALLMAN, Vize-Stadtarchitekt in Stockholm.

In Stockholm arbeitet man jetzt eifrig an der Erneuerung des Stadtplans. Eine Kommission, die aus Vertretern der verschiedenen Verwaltungsgebiete der Stadt und hervorragenden technischen Beamten besteht, ist mit dieser Arbeit beauftragt worden. Der Geländeverhältnisse wegen muß man derart vorgehen, daß man nicht erst die Aufstellung eines Gesamtplanes abwartet, sondern die Stadt in mehrere zusammenhängende Teile zerlegt. Einige dieser Teile sind schon nach den heute anerkannten Grundsätzen neu durchgearbeitet, einer der anziehendsten wird im folgenden vorgeführt.

Bekanntlich liegt Stockholm auf stark bewegtem Gelände, für das ein ziemlich schematisch aufgestellter Bebauungsplan bisher gültig war. Die Stadtlage ist aber eine der reizvollsten im nördlichen Europa, erstreckt sich zum Teil über eine Anzahl größerer und kleinererInseln (siehe Textbild 1), zwischen denen weite Wasserläufe strömen und die mit Höhen und Tälern ganz besonderer Art geschmückt sind. Für eine derartige Stadtgemeinde ist es notwendig, hohe ästhetische Anforderungen an den Stadtbauplan zu stellen — diese zu erfüllen ist der Hauptzweck der Neubearbeitung.

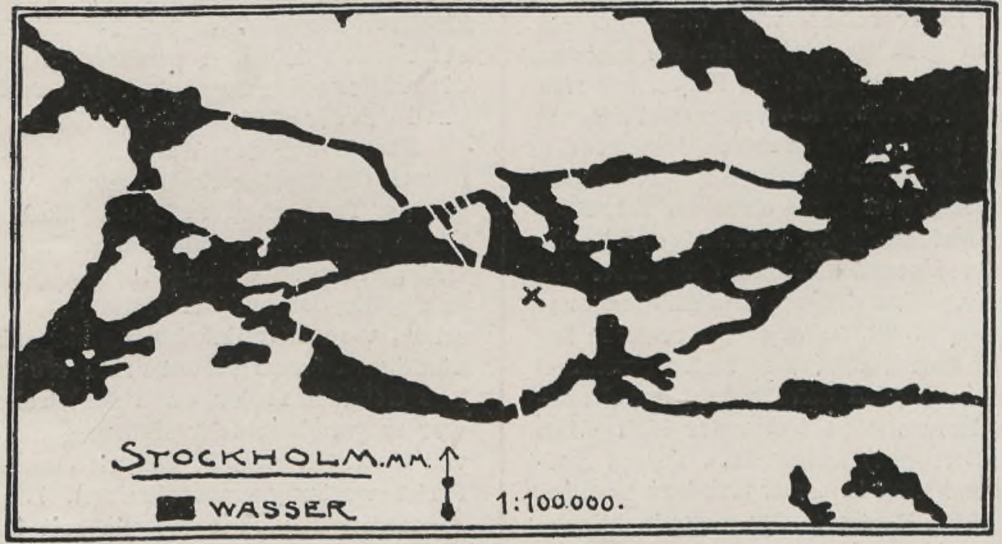


Abb. 1. Gesamtlage der Stadt. — X bezeichnet den bearbeiteten Teil von „Södra Bergen".

Eine andere für diese Stadt hervor-

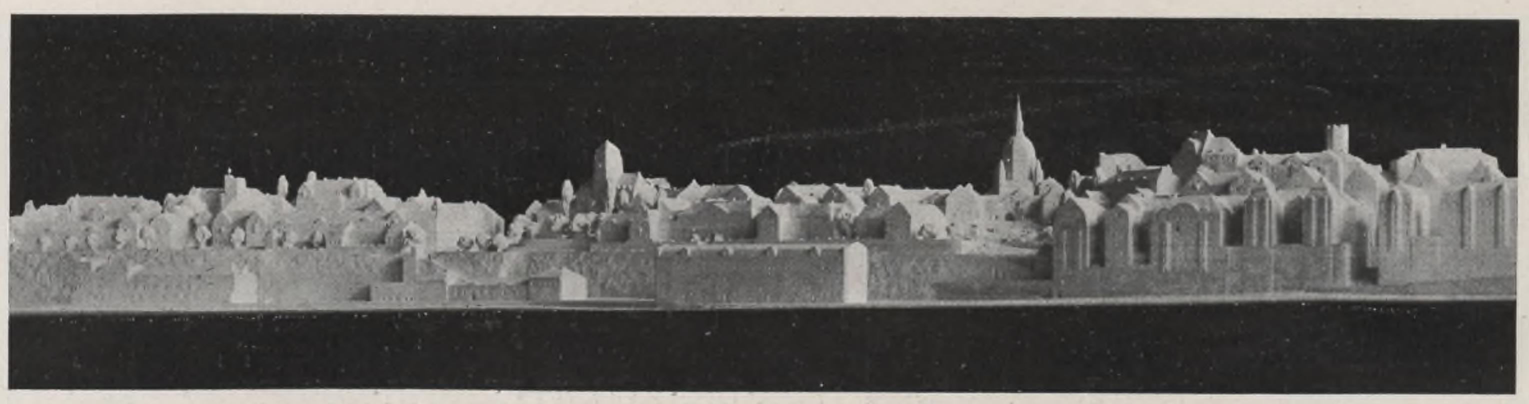


Abb. 2. Gesamtansrcht des Modells von „Södra Bergen“ in Stockholm.

ragende Eigenheit ist, daß die Gemeinde im Laufe der Jahre sich ein im Vergleich zu anderen Städten verhältnismäßig bedeutendes Grundeigentum, sowohl innerhalb als außerhalb der Stadt, erworben hat (in den inneren Teilen Baustelle nach Baustelle), um imstande zu sein, die Durchführung eines guten Stadtplans zu ermöglichen. Wir erlauben uns, darauf aufmerksam zu machen, daß auf den Berliner und Londoner Ausstellungen eine Karte vorhanden war, die in betreff der Grundstücke, deren Besitzerin die Stadt ist, eine ganz besondere Aufmerksamkeit erweckte. Dieser Besitz wird ein zukünftiges Glück für die Stadt sein, und sie besitzt schon beinahe den ganzen, untenstehend beschriebenen Bezirk. Man hat ihn in Jahrzehnten stückweise angekauft, um die früher festgesetzten Pläne durchführen zu können; die Bebauung nach dieser Skizze ist nach und nach fortgeschritten, bedauerlich genug zu geringem Frommen für die Entwicklung der städtischen Schönheit.

Da man zur Einsicht kam, daß der Stadtplan der Zeit nicht gefolgt ist, entstand der Gedanke einer Neubearbeitung, und die Gegnerschaft regte sich besonders gegen die Durchführung des Stadtplans im östlichen Teil der südlichst belegenen großen Insel, deren beherrschende Höhen zu den wichtigsten ästhetischen Stücken der Stadt gehören. Um diesen Teil zu retten, hat man einen Wettbewerb ausgeschrieben. Die Ergebnisse dieser Preisbewerbung, die dank der lebendigen Teilnahme der Architekten ungewöhnlich glücklich waren, wurden der obengenannten Kommission zur Ausarbeitung eines endgültigen Vorschlags ausgehändigt.

Die Zusammensetzung dieser Kommission wird vielleicht ein Interesse für unsere Leser haben, weil, ohne daß die Anzahl der Mitglieder zu groß geworden ist, die meisten Stadtbauinteressen darin vertreten sind; da finden wir also den Ökonomiechef der Stadt, weiter die vornehmste Autorität über städtische juristische Fragen, wie auch den Vorsitzenden und ein Mitglied der Baupolizeidirektion, den Stadtarchitekten und zwei andere Architekten, von denen einer der Schreiber dieser Zeilen ist, der die Abfassung der Vorschläge zu handhaben hat, den Chef der eigenen Arbeiten der Stadt, den Vermessungschef (Stadtingenieur), einen Kommunikationstechniker für Eisenbahnen u. dgl. nebst einem anderen Ingenieur, der sich privat dem Stadtplanentwerfen gewidmet hat, und zuletzt in gewissen Fällen den Direktor der „Landgüter“ der Stadt; die Kommission hat unter sich einen Arbeitsausschuß (zwei Personen) ausgewählt, dessen Aufgabe es ist, alle Angelegenheiten in erster Hand zu beraten. Dagegen vermißt man einen Vertreter der gesundheitlichen Fragen; dies hat aber, wie erwiesen, zu gar keiner Ungelegenheit geführt, da das moderne Stadtplanentwerfen von selbst eine zufriedenstellende hygienische Behandlung mit sich bringt und die schwedischen Gesetze diesen Teil der Sache sehr gut wahrgenommen haben.

Von den Arbeitsergebnissen dieser Kommission liegt unter anderem die Bebauung des östlichen Teils obenerwähnter südlicher Insel zur Behandlung vor, und, wie schon gesagt, macht dieser Teil einen sehr beherrschenden Teil des Stadtbildes aus. Gegenüber einem großen offenen Wasser innerhalb der Stadt steigt eine steile Bergwand, welche mit ihrer Umrißlinie und ihren Wasserreflexen einen Teil des Mittelpunkts der Stadt beherrscht, nämlich den Hafen, von wo der Wasserweg an den Archipel mit seinen zahllosen Inseln im Baltischen Meer führt, und zwar sind die nächsten Inseln mit mehreren der meist hervorragenden historischen Gebäude bebaut. Auf dem Berge hat man eine der vorzüglichsten Kirchen der Gemeinde, einen Wasserturm, eine Navigationsschule mit einem kleinen Turme, andere Schulen, ein Theater, eine Anzahl Wohnhäuser usw. Man hat aber noch für die Gruppierung neuer Wohnhäuser, ebenso neuer, unter Umständen monumentaler Gebäude zu sorgen. Der im Textbild 2 dargestellte Vorschlag ist gerade zu diesem Zwecke ausgearbeitet und hat in diesen Tagen die Zustimmung eines Teiles der Behörden, die in dieser Angelegenheit zu beurteilen haben, gewonnen. Dazu gehört der Lageplan Abb. c der Tafel 8.

Die Abbildung ist nach einem Modell von ziemlich großem Maßstab genommen, jedoch ohne den lebenden Vordergrund einer Menge stets beweglicher größerer und kleinerer Motorboote, Segel- und Dampfschiffe. Wahrscheinlich können unsere sachverständigen Leser diese Inszenierung selbst in Gedanken unternehmen, um in dieser Weise das Bild zu vervollständigen.

Rechts auf dem Kai sieht man einige hohe Geschäftshäuser (10 Stockwerke), welche, verdrießlich genug, zum größten Teil schon aufgebaut sind; darüber erscheint im Hintergrund der obenerwähnte Wasserturm. Die für die Gruppierung so wichtige Kirche, die beinahe ganz verdeckt sein sollte, ist auf der Höhe links der Häuser am Kai zu sehen, wo weiter linkshin ein Magazinhaus usw. steht. Zukünftig wird man hierunter mehrere Hafengebäude aufführen. Das Gebäude rechts, nahe der Kirche, ist schon fertig, und war es gerade seine Ausführung, die einen derartigen Sturm von Unwillen erregte, daß man es für notwendig hielt, die Preisbewerbung auszuschreiben. Die Höhe links ist mit der genannten Navigationsschule mit ihrem Zeitball gekrönt. Zwischen diesem Gebäude und der Kirche liegt eine kleinere

Berghöhe, die noch unbebaut ist. An der Außenkante der Höhenplatte hat man eine große Hauptstraße gezogen, die oberhalb des niedrigen Hauses am Kai durchgesprengt werden soll, um sich nach den hinterliegenden Stadtteilen zu erstrecken.

Der Plan ist jetzt wie folgt gelöst: Die Höhe rechts der Kirche ist noch mehr betont worden, damit die Häuser im Vordergrund, wie auch das oben bei der Kirche stehende Gebäude nebst den neuen danebengestellten zu einem Ganzen zusammenwachsen sollen (siehe Abb. a der Tafel 8).

Der Vordergrund vor der Kirche ist ganz offen gelassen, und zwar mit einer niedrigen Arkadenanlage (Abb. b der Tafel 8).

Die Kirche ist nämlich in einem Abhang nach hinten gestellt, in ihrem untenstehenden Teil verdeckt. Übrigens hat man die Gebäude laut besonderer Bestimmungen niedrig gebaut.

Die nächste Höhe weiter links ist für ein zukünftiges öffentliches Gebäude vorbehalten (Abb. d der Tafel 9) und der Vordergrund vor den öffentlichen Gebäuden auf der Höhe links ist niedrig gehalten (Abb. e der Tafel 9).

Eine Anzahl von Aussichtsterrassen und Parkanlagen mit freien Aussichten über den Stadtkern und ihre Gruppen von schönen Inseln sind von der Bebauung ausgenommen.



Abb. 3. Gesamtansicht mit Nachbarschaft.

DER BEBAUUNGSPLAN IN STADT UND LAND.

Von THEODOR GOECKE, Berlin. (Schluß.)

Der Bebauungsplan, ein etwas schwulstiger Ausdruck für Stadt- oder Ortsbauplan, in Österreich Regulierungs- oder Verbauungsplan genannt, umfaßt den Stadtgrundriß nebst Längennivellements und Querprofilen der Straßenzüge, mit Angabe der Entwässerungsanlage sowohl für Verbesserungen und Ergänzungen bestehender Städte als auch für Stadterweiterungen.

Die Bebauungspläne, wie sie in Preußen aufgestellt werden, stellen im wesentlichen nur die Besitzverhältnisse klar; sie sollen angeben, was zu Straßenland abgetreten werden soll, was dem Eigentümer etwa an Straßenland zu entschädigen ist und wie weit er die Berechtigung hat auf seinem Grundstück zu bauen; eigentlich eine Regelung, die den Abschluß der Planungsarbeiten bildet. Dadurch, daß viele Städte sich damit begnügen, einen Bebauungsplan auf dieser Grundlage festzustellen, machen sie sich große Kosten, indem jede Änderung zu einem neuen Feststellungsverfahren führt, das Zeit und Geld beansprucht. Ein Entwurf muß vorausgehen — dieser ist die Hauptsache.

Derartige Bebauungspläne hat der mittelalterliche Städtebau nicht gekannt. Zwar sind auch damals Pläne aufgestellt worden zur Erbauung der Städte, doch waren diese nicht so verbindlich, daß man nicht hätte je nach Bedarf davon abweichen können; jede Fluchtlinie ist von Fall zu Fall festgestellt und geregelt worden. Weil der Grund und Boden im Besitz einer Hand war, war man in der Lage, bestimmte Vorschriften machen zu können über die Art der Bebauung, wobei der sozialen Gliederung entsprechend gewisse Abstufungen gemacht wurden, denen die einzelnen Bevölkerungsschichten zu folgen hatten. Es handelte sich damals um Pläne, die die Bebauung zu regeln hatten unter Aussparung der Verkehrsräume, allgemein ausgedrückt. Wir sind heute nicht mehr in der glücklichen Lage, daß wir eine Stadt aufbauen können, wie der Architekt ein Haus aufbaut. Leider müssen wir uns heute in den allermeisten Fällen damit begnügen, einen Stadtgrundriß zu entwerfen. Es ist dann Sache der Bauordnungen, gewissermaßen als Notbehelf dafür zu sorgen, daß die Bebauung innerhalb gewisser Grenzen sich vollzieht, so daß nicht ein willkürliches Durcheinander entstehen kann.

Die Aufstellung des Planes ist Sache der Gemeinde; jedoch sind die Gemeinden nicht allgemein dazu verpflichtet, sie begnügen sich oft mit Fluchtlinienplänen von Fall zu Fall, wobei die Polzei unter Umständen nachhelfen kann. Dieser Mangel äußert sich u. a. darin, daß die Gemeinden die Bebauungspläne vielfach durch Unternehmer und Gesellschaften aufstellen lassen, wobei sie keine Gewähr erhalten, daß die Bebauungspläne in ihrem Interesse aufgestellt werden. Der Schematismus, der unseren modernen Städtebau gekennzeichnet hat, ist wohl eine Folge davon, daß man vielfach dies Aufstellen von Bebauungsplänen nicht selbst in die Hand genommen und sich mit der Feststellung auf Grund des Fluchtliniengesetzes begnügt hat, daß man also darauf verzichtet hat, einen Entwurf vorher aufzustellen, einen Entwurf, der, von wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgehend, der Stadt zu einem künstlerisch befriedigenden Ausdrucke verhelfen soll. Dazu gehört eine gewisse räumliche Anschauung, die man nicht von jedermann verlangen kann.

Das nächste beim Entwurf eines Bebauungsplanes ist, daß man sich einen Verkehrsplan macht, daß man alle vorhandenen Straßen auf ihre Bedeutung ansieht, daß man sie in das Netz hineinzieht, daß man sie, wo notwendig, verbreitert, daß man sich erst klar macht die Verbindungen zwischen der alten Stadt und den einzelnen Dörfern, sowie den inneren Verkehr von und zu Eisenbahnen, Wasserstraßen und Kanälen. Solche Verkehrsstraßen müssen natürlich den höchsten Ansprüchen genügen, die kann man nicht breit

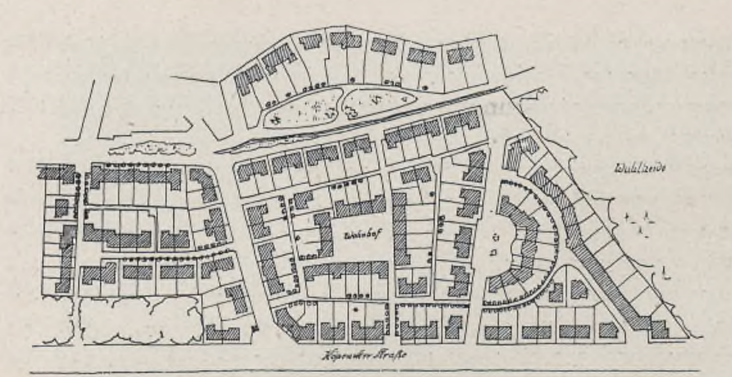


Abb. 4. Entwurf zum Bebauungsplan für eine Wohnsiedelung in der Wuhlheide bei Berlin.

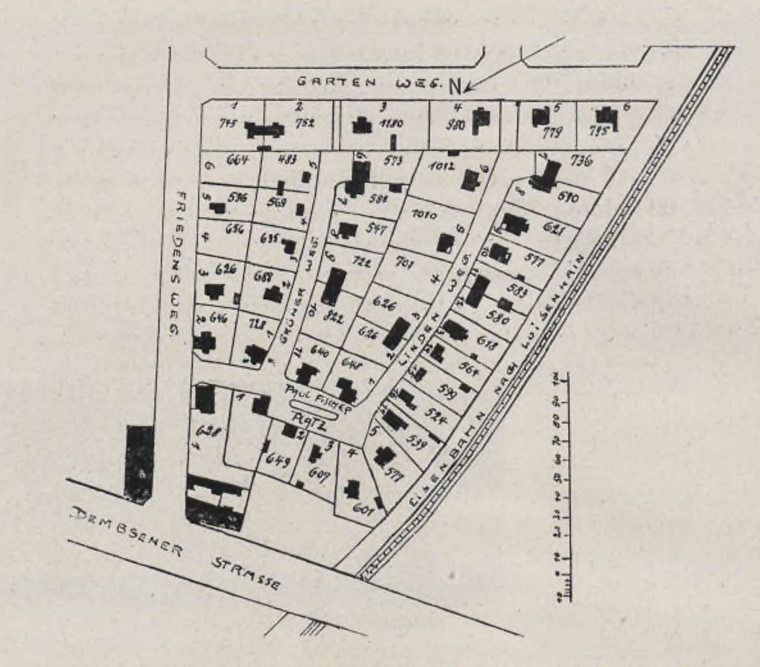


Abb. 5. Bebauungsplan für die Deutsche Arbeiterwohnungsgenossenschaft in Dembsen bei Posen.



Abb. 6. Entwurf zum Bebauungsplan für eine Ansiedelung der „Eigene Scholle" in Dessow bei Wusterhausen a. d. Dosse.

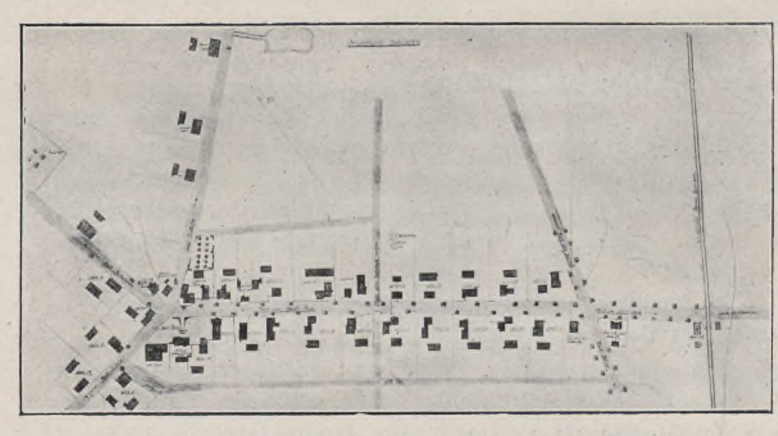


Abb. 7. Bebauungsplan für das Ansiedlungsdorf Golenhofen bei Posen.

genug machen und gut genug ausbauen, und das wird eine Hauptaufgabe des Bebauungsplanes sein, derartige Straßen vorzusehen. In dieser Hinsicht ist bisher meist nicht genug geschehen, wenn man die Ansprüche berücksichtigt, die der Verkehr heute stellt — der Automobilverkehr macht andere Ansprüche als der Wagenverkehr. Solche schnellfahrenden Wagen brauchen gerade, lange und breite Straßenzüge. An solchen großen Verkehrsstraßen werden sich natürlich Geschäfte, Schauläden, Gasthöfe, Vergnügungs- und Erholungsstätten ansiedeln, und derartige Bauanlagen können zu den Kosten einer solchen Straße beitragen. Ebenso wie mit den Radialstraßen, die notwendig sind bei Städten, die sich von einem Mittelpunkt aus entwickeln, verhält es sich mit den Hauptstraßen der Städte, die nach dem Parallelsystem angelegt sind. Von geringerer Bedeutung sind die lange Zeit vielfach überschätzten Ringstraßen; diese haben nicht den Wert wie die großen Radialstraßen. Man wird ja bei einer großen Erweiterung immer Ringstraßen gebrauchen, aber man wird sie nicht in demselben Ausbau brauchen, wie die großen Radialstraßen nach außen hin. Eine Bedeutung haben die Ringstraßen nur da gewonnen, wo die alten Stadtmauern beibehalten und in Grünanlagen verwandelt sind, wo Gelegenheit gegeben ist zu einer besonders vornehmen Bebauung wie in Frankfurt a. M. Ringstraßen sind in neueren amerikanischen Städten fast niemals zu finden, und auch die Durchbruchspläne, die Boston z. B. aufgestellt hat, sehen wohl große Radialstraßen vor, aber keine Ringstraßen. Von größerer Bedeutung sind aber wieder die Diagonalstraßen, um allzugroße Umwege für den Verkehr zu vermeiden. Im übrigen werden wir aber doch immer das aus dem Rechtecksystem zusammengesetzte Planschema beibehalten müssen, wobei aber nicht an eine schablonenhafte Aufteilung zu denken ist, wobei die Fluchtlinien nicht immer gerade zu verlaufen brauchen.

Die Hauptverkehrsstraßen bilden Hauptverkehrsknotenpunkte, wo natürlich Plätze anzulegen sind. Auch anderweitige Verkehrsplätze sind notwendig an den Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen, um größere Ausdehnung des Verkehrs zu ermöglichen. Vorsichtig muß man allerdings dabei sein, daß man nicht zu engräumigen — gegen großräumige ist nichts einzuwenden — Sternplätzen kommt, die den Verkehr auf einen Punkt sammeln. Es kommt vielmehr darauf an, daß der Verkehr verteilt wird, nicht zusammengeführt wird. Mit dem Festlegen der Hauptverkehrslinien sind gleichzeitig die Steigungsverhältnisse zu prüfen, so daß die Verkehrsstraßen immer ein möglichst bequemes Steigungsverhältnis erlangen. Bei Durchbruchsstraßen die Straßen nur im Lageplan entwerfen zu wollen, wäre vollständig verfehlt, da bei zu starken Steigungen die Straße ihren Zweck verfehlt; ebenso in neuen Stadtteilen, wo das Anfüllen von Boden auf das geringste Maß eingeschränkt werden muß. Die Straßen werden am besten entworfen auf Grund eines sogenannten Höhenplanes, eines Planes, aus dem die Gestaltung der Erdoberfläche zu entnehmen ist. Die Höhenkurven geben ein anschauliches Bild der Erdoberfläche. Wenn es irgendwie die Mittel erlauben, sollte man sich einen solchen Plan möglichst plastisch darstellen als sogenannten Höhenschichtplan, der zum Studium der Straßenführung wertvoll und anschaulich für den Laien ist. Dabei sind natürlich vorhandene Wege nicht ohne Not aufzugeben, wie auch schon die allgemeinen Grundsätze, die von der Königlichen Preußischen Staatsregierung über Aufstellung von Bebauungsplänen am 6. Dezember 1906 erlassen sind, fordern.

Den Bebauungsplan sollte man nicht auf allzu ferne Zeiten festlegen; wir müssen die Möglichkeit behalten, Änderungen, Verbesserungen machen zu können. Im allgemeinen nimmt man daher an, daß ein Bebauungsplan etwa auf 20 bis 25 Jahre zu reichen hat. Es gibt zwar Leiter großer Städte, die glauben, man müsse den Bebauungsplan recht weit festlegen, in der Meinung, durch das große Angebot von Baustellen die Bodenpreise niedrig halten zu können. Es kommt auf die Umstände an, zuweilen hat sich schon das Gegenteil als richtig gezeigt — die Bodenpreise stiegen, sobald der Bebauungsplan erschien. Ich glaube, man wird daher wohl sagen dürfen, da man ja einen Bebauungsplan nicht plötzlich abbrechen kann, daß man einen durchgearbeiteten Bebauungsplan nur in der unmittelbaren Umgebung der Stadt festlegen soll auf 20 bis 25 Jahre, daß aber ein darüber hinausgehender nur in großen Zügen entworfen werden darf, sein Ausbau der Zukunft überlassen bleiben muß. Würde man das auch in der unmittelbaren Umgebung der alten Stadt zulassen, so könnte häufig das eintreten, was tatsächlich auch schon oft eingetreten ist, daß nämlich eine wilde Bebauung entsteht oder daß die Bautätigkeit gar nicht dazu übergeht, die zu großen Blöcke nachträglich aufzuteilen. Im übrigen hört das menschliche Ermessen auf, kein Mensch kann voraussehen, wie nach 25 Jahren sich die Aufteilung gestalten wird. Nun helfen sich viele Gemeinden dadurch, daß sie einen Bebauungsplan feststellen für eine größere Fläche, aber die formelle Festsetzung auf eine kleinere Fläche beschränken und den Rest nach und nach festsetzen. Wir dürfen also im allgemeinen sagen, der Stadtbauplan soll die allgemeinen Grundlinien für die Entwicklung der Stadt bieten, doch soll er keine feste und unveränderliche Grundlage sein.

Die beigegebenen Abbildungen zeigen zunächst den Wettbewerbsplan für die Stadterweiterung von Dessau von Professor Dr.-Ing. Karl Henrici aus den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, der den „Beiträgen zur praktischen Ästhetik im Städtebau“ entnommen (Abb. 1 in Heft 1) und als Schöpfungsplan des modernen Städtebaues anzusehen ist. Dann den von Professor Dr. Eberstadt gemeinsam mit dem Verfasser dieser Zeilen aufgestellten Planentwurf zu einer Wohnsiedelung für den in der Wuhlheide bei Berlin gelegenen Teil der einstigen Gemeinde Boxhagen-Rummelsburg, die jetzt zur Stadt Lichtenberg gehört — vergl. Textbild 4. Weiter den vom Regierungs- und Baurat Fischer entworfenen Bebauungsplan für die Deutsche Arbeiterwohnungsgenossenschaft in der Vorstadt Dembsen bei Posen (Textbild 5) und dem vom Verfasser dieser Zeilen herrührenden Planentwurf für ein Ansiedelungsdorf der „Eigenen Scholle“ in Dessow bei Wusterhausen a. Dosse (Textbild 6), endlich den wieder vom Regierungs- und Baurat Fischer aufgestellten Bebauungsplan für das Ansiedelungsdorf Golenhofen bei Posen — vergl. Textbild 7.

DER SCHLOSSBERG IN QUEDLINBURG.

Von ALEXANDER WESCHKE, Architekt, Berlin-Wilmersdorf.

Wer vom Markt in Quedlinburg nach dem Schloß hinauf will, muß durch enge mittelalterliche Straßen, die sich ab und zu zu einem kleinen Platz erweitern, den Fuß des Berges hinaufgehen. Es ist hier alles zu eng, man hat das Bedürfnis weiter schauen zu können. Kurz vor dem Eintritt auf den „Schloßberg“ genannten Vorplatz des Gipfels, auf dem Schloß und Dom sich erheben, überschreitet man einen etwas größeren Platz, den Finkenherd (siehe Textbild 8). Leider hat man den Charakter dieses sonst einheitlichen Platzes dadurch zerstört, daß man dem Pflaster eine Richtung gab.

Treten wir nun von hier auf den sowohl in Länge und Breite als auch in der Höhe der Platzwände harmonisch bemessenen Schloßberg, so sind wir überrascht von dem gewaltigen Aufbau des fast eine ganze Platzwand einnehmenden Schlosses und der noch dahinter überragenden Türme des Domes. Obwohl die vordere Flucht des Schlosses fast um die Breite des Platzes hinter der als Platzgrenze erscheinenden Böschung zurücktritt, wirkt es als Platzwand und schließt so den Platz zu einem Raum. Aufsteigender Platz, Böschung, Baumreihe, Fels, Schloß und Dom sind hier zu einer sich gegenseitig hebenden Wirkung zusammengefaßt (siehe Abb. a, Tafel 10). Schreitet man weiter hinan, so steigert sich durch das Torhäuschen, die vier parallel gleichsam zum Schloßeingang hinaufweisenden Bäume und die nun klar hervortretende Gruppierung der Masse des



Abb. 9. Platz des Schloßberges in Quedlinburg.

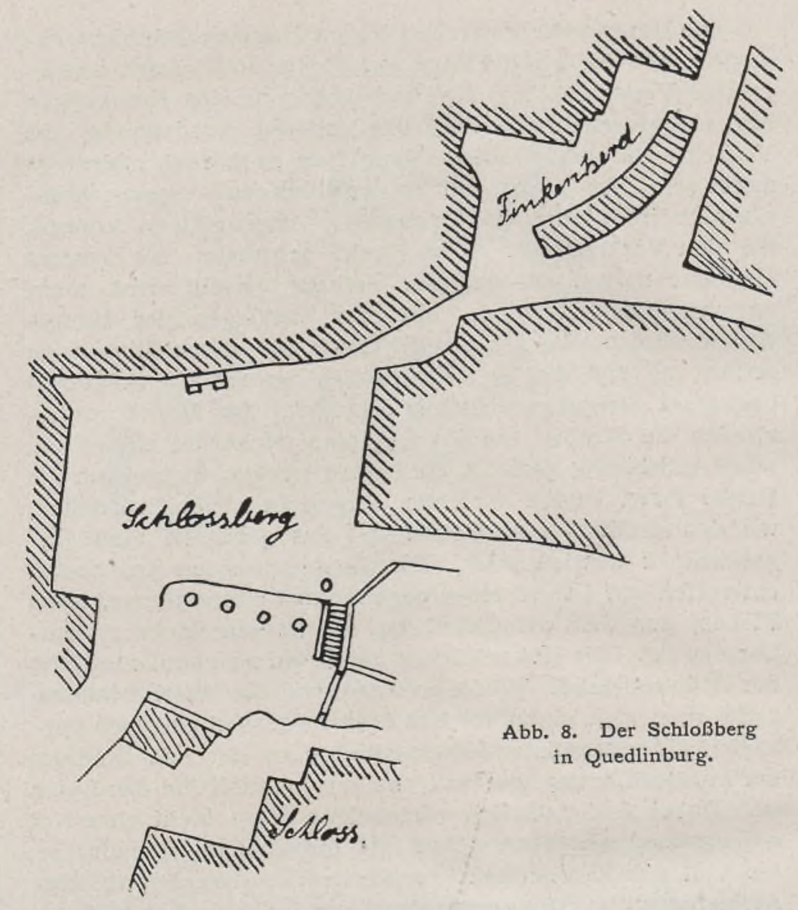


Abb. 8. Der Schloßberg in Quedlinburg.

Schloßes das Bild zur größter Harmonie (siehe Abb. b, Tafel 10). Hier kommt besonders zum Ausdruck, wie sich der Erbauer das Ansteigen des Platzes zunutze gemacht hat, um die Wirkung zu heben.

Die anderen Platzwände ordnen sich dem Schloß vollkommen unter und tragen doch schon eine gewisse Würde zur Schau (siehe Textbild 9). Weshalb der Kandelaber in der Mitte des Platzes aufgestellt werden mußte, ist unverständlich.

DAS FREITHEATER VON ORVIETO.

Von CHR. KLAIBER, Ulm a. D.

Auf einer rund 200 m über dem Bahnhof gelegenen Felsenplatte wurde schon von den Etruskern Orvieto gegründet. Jähe, fast senkrechte Wände machten Orvieto zu allen Zeiten uneinnehmbar. Der heutige Besucher benützt die Drahtseilbahn, welche in einem Tunnel unter der mittelalterlichen Burg zur Stadt hinaufführt. Sehen wir von den übrigen Sehenswürdigkeiten, Dom, Palazzo del Popolo usw., ab und besichtigen die im Ostzipfel der Felsplatte gelegene „Fortezza“, so wird das künstlerische Auge gefangen genommen einmal von der prachtvollen Aussicht über Italiens



Abb. 10. Aufnahme, gesehen vom Standpunkt I des Lageplans. (Abb. c, Tafel 10.)

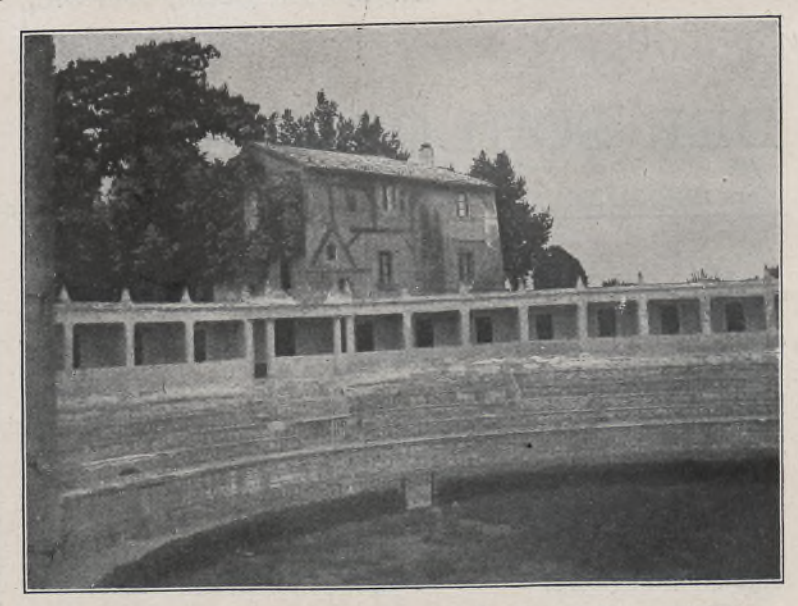


Abb. 11. Innenkreis des Freitheater vom Standpunkt II des Lageplans. (Abb. c, Tafel 10.)

Täler und Berge. Beim Betreten des Festungsgeländes selbst beobachten wir dieselben Vorgänge wie im Norden, nämlich daß das innere Gebiet in eine öffentliche Anlage umgewandelt wurde. Der Mittelpunkt der Anlage ist aber das in den Textbildern 10 und 11 wiedergegebene Freitheater, von welchem versucht wurde, soweit möglich, eine Aufnahme des Grundrisses (Abb. c, Tafel 10) zu machen. Wurde die Festung 1364 vom Kardinal Albornoz angelegt, so kann dieses Freitheater nicht vor dem Ende des 18. Jahrhunderts erbaut worden sein. Genaueres ließ sich leider nicht feststellen. Dieses dürfte jedoch auch unwesentlich sein für die künstlerische Wertschätzung der prachtvollen Lage wie Anordnung. Wie feinfühlig ist der Blick freigelassen gegen den östlichen Berghang, indem der Logenkreis hier eine Unterbrechung erfährt (Abb. 1). Den Zugang zu den Logen bietet ein ringsum geführter Gehweg, der in das ansteigende Gelände mit dem Theater zusammen eingeschnitten ist. Der gesamte Durchmesser beträgt rund 40—45 m. Ist der Blick gegen Osten frei, so wurde der Blick gegen Westen begrenzt durch ein kulissenartiges Gebäude und Baumschmuck (Abb. 2); es ist die Stadtseite, die keine nennenswerte Aussicht gewährt hatte. Gerade in dem Abgeschlossenen auf der einen Seite und dem freien, weitgehenden Blick auf der anderen Seite liegt der hohe künstlerische Wert begründet. Der Blick 3 zeigt, wie schlicht die Ausführung im einzelnen ist. Auf die Wesensverwandtschaft mit römischen Amphitheatern braucht nicht besonders hingewiesen werden, um so mehr auf das Nachahmenswerte für moderne Theaterkunst.

EINE WIENER MUSTERBAUORDNUNG.

LEITSÄTZE von JOSEPH AUG. LUX. (Schluß.)

In diesem letzteren Gedanken drückt sich der moderne Zug eines zeitgemäßen Zunftgedankens aus, der in den Genossenschaftsbestrebungen, in den Trust- und Ringbildungen sich ohnehin deutlich genug ausspricht. Die heutige Stadtverwaltung, die ohnehin die Politik des kleinen Mannes verfolgt, dürfte sich diesen Gedanken gar nicht entgehen lassen. Aus ihrer Politik erwächst geradezu die Pflicht einer sozialwirtschaftlichen Betätigung zum Schutz des Kleingewerbes gegen das Großkapital. Sie kann nichts besseres tun, als ein solches groß angelegtes Verkaufsgebäude in eigenem Betriebe aus den genannten Gründen zu erbauen und den Klein-Gewerbetreibenden für ihren Kleinverkauf die entsprechenden Verkaufsräumlichkeiten zum Selbstkostenpreis zu überlassen, damit diese Leute nicht an hohen Ladenmietzinsen zugrunde gehen müssen, die infolge der ungesunden Bodenpreisspekulation den Bestand des nützlichen Kleingewerbes so stark gefährden. Wir haben hier weiter nichts als die notwendige Erneuerung des alten Zunftgedankens auf zeitgemäßer Grundlage; wir brauchen solche Einrichtungen, wenn wir nicht wünschen, daß die auf Qualität gegründete Meisterarbeit von der großkapitalistischen Industrie, die andere Zwecke und andere Absatzgebiete hat, gänzlich an die Wand gedrückt werden soll.

Es ergibt sich aus dieser folgerechten Forbildung von selbst, daß in der repräsentativen City die Privatwohnungen auf das allernotwendigste eingeschränkt und nur für jene Minderheit vorgesehen werden können, die für die Überwachung unbedingt da sein muß. Außer den großen Fremdenhotels, die ja in der Ringstraße zum Teil schon das Merkmal einer Hotelstraße hervorbringen, und außer den Adelspalästen und den repräsentativen Vierteln der Minister und sonstigen leitenden Persönlichkeiten, die in mehr oder weniger unmittelbarer Berührung zur Hofburg stehen, zur Verkörperung der Staats- und Regierungs-Idee, wie es in der Herrengasse, am Minoritenplatz und Ballhausplatz ersichtlich genug ist, wird die innere Stadt kaum etwas enthalten, was nicht zum Ausdruck ihrer Macht, ihrer Geschichte und ihrer Weltbeziehungen gehört. Hier arbeitet man, wohnen tut man draußen. Es ist die Frage, ob nicht auch die Vergnügungslokale der inneren Stadt in einer eigenen Zone, einer sogenannten Vergnügungsstadt vereinigt werden sollen. Tatsächlich ist ja auch ein solcher Gedanke stillschweigend vorhanden, insofern wenigstens, als in der Umgebung von Straßen und Bauten feierlichen Charakters Vergnügungsbauten nicht geduldet werden. Wir finden sie nicht im Umkreis der Banken, der Hof- und Staatsgebäude, also nicht in der Herrengasse, nicht am Minoritenplatz, nicht auf der Ringstraße, soweit die Repräsentation überhaupt reicht. Daß die Kaffeehäuser davon eine Ausnahme bilden und in den Straßen und Stadtteilen, die einen starken Verkehr entwickeln neben den glänzenden Schauläden für Wien wenigstens eine Notwendigkeit sind, versteht sich von selbst.

Es wird sofort klar, daß damit eine Fülle moderner, architektonischer, städtebaulicher und organisatorischer Aufgaben entsteht. Neue Bauorganismen müssen aus der richtigen Erkenntnis der Sachlage hervorgehen. Die Zusammenlegung von Kontors oder Verkaufsläden oder Werkstätten in einem Haus oder in einer Häusergruppe bedingt ein neues zweckentsprechendes Gefüge des ganzen Gebäudes. Zugleich aber auch eine Verminderung der Mieten als eine Folge gründlicher und zweckmäßiger Raumausnützung. Mindestens aber eine bedeutend höhere Verzinsung des Baukapitals. Vor allem eine außerordentliche Erleichterung des Betriebes, Zeit- und Kraftersparnisse, weil nur in solchen Zweckbauten die sinnreiche Anwendung aller modernen technischen Hilfsmittel möglich ist. Nicht nur die ganze Stadt, sondern auch jedes einzelne Gebäude muß auf das Funktionelle gestellt werden, wenn das Leben leicht sein und jenes Mindestmaß von Schönheit gewährleistet sein soll, das in Baudingen wenigstens auf der Sachlichkeit beruht. In den heutigen Verhältnissen fehlt sie noch vollständig, alles pendelt von einem Extrem zum anderen. Wir sehen im Stadtinneren Prunkbauten wie das Palais Equitable, der Renaissance-Palast scheint, hinter dieser Maske aber Geschäftshaus und Wohnhaus sein will und in Wirklichkeit weder das eine noch das andere ist. Dann aber sehen wir Staatsämter, Banken und große Bureaus in elenden Mietwohnungen untergebracht und zum Nachteil für den ganzen Betrieb weit und breit zerstreut. Das ist das andere Extrem. Dieser Zustand wurde schon oft gerügt, aber ich begreife, daß eine Änderung nicht leicht erfolgen konnte, weil es in allen

Stücken an einer klaren Übersicht über das Ganze, an großzügiger Gesamtplanung und Zielstrebigkeit fehlte. Es würde mit einem Schlag anders werden, wenn wir wissen, wo wir mit unserer Baupolitik hinaus wollen oder vielmehr hinaus müssen. Zugleich mit dieser Erkenntnis stellt sich als unerläßliche, wichtigste Vorbedingung die Durchführung örtlicher elektrischer Schnellbahnen ein, die in kürzester Frist aus der Stadtmitte bis in die fernsten Wohnorte radial hinausführen und solcherart das Wohnen außerhalb der inneren Stadt und selbst außerhalb der Bezirke ermöglicht. Jetzt erst gewinnt Eduard Pötzls Idee eines elektrischen Bahnhofes am Karlsplatz das nötige Relief. Die Stadtbahn in ihrem heutigen Zustand ist ein wahrer Hohn auf die schreiende Forderung des wirklichen Verkehrsbedürfnisses, auch in gesundheitlicher Hinsicht. Wer die elektrischen Schnellbahnen, Obergrund- und Untergrundbahnen in Berlin, London und Paris kennt, begreift es nicht, wie Wien als Millionenstadt sich heute noch mit einer Ungeheuerlichkeit an Rückständigkeit, wie es die Stadtbahn mit ihrer Rauch- und Rußplage ist, behelfen kann. Aber auch hier wird erst eine großzügige Planung, die den Blick aufs Ganze richtet, und die wir von der neuen Bauordnung jetzt verlangen müssen, einen entsprechenden Wandel zu schaffen haben. Daß dazu auch die Errichtung eines Zentralbahnhofes gehört, der wegen der Rauchplage östlich von der Stadt, etwa in der Gegend von Simmering, anzulegen ist, will ich hier nur im Vorübergehen streifen, denn er ist eine Selbstverständlichkeit geworden, und der Hinweis auf andere Städte, die ihn angeblich noch nicht haben, hilft uns nichts. Berlin macht alle Anstrengungen daraufhin, Hamburg, München, Frankfurt sind längst mit dem guten Beispiel vorangegangen, und Leipzig ist jetzt gefolgt.

Da die innere Stadt keine Ausdehnungsmöglichkeit besitzt und nicht in die Breite gehen kann, so ist es selbstverständlich, daß sie in die Höhe gehen muß. Es ist ja ohnehin schon erwiesen, daß öffentliche Gebäude, Zweckbauten, ohne Schaden fürs ganze mehr Stockwerkhöhen haben können, als bisher der Fall war. In einzelnen Fällen muß es dem baukünstlerischen Erfindergeiste überlassen bleiben, ob und wo höhere Bauten möglich oder wünschenswert sind, wobei, wie von fachmännischer Seite schon erklärt, nicht an Wolkenkratzer gedacht werden braucht. Natürlich wird man solche Bauwerke nicht neben die Karlskirche stellen und überhaupt nicht neben geschichtliche Baudenkmäler, die vermöge ihrer gehaltenen Abmessungen eines harmonischen Ausklanges bedürfen. Ferner wird auch nie daran zu denken sein, daß ein einzelnes, in die Höhe gezogenes Bauwerk für sich allein stockig dasteht und jenen Mißklang bildet, die wir bei dem Wort Wolkenkratzer sofort empfinden. Es kann sich also immer nur darum handeln, daß einzelne überhöhte Gebäude oder Gebäudegruppen eine allmähliche Übergangslinie zu den niedrigeren Bauwerken der weiteren Umgebung einhalten, so daß in dem steinernen Gebirge der Stadt keine schroffen und jähen Abstürze, sondern sanft geschwungene und allmählich ausklingende Erhöhungen zu denken sind. In allen Fällen aber ist bei allem Vorschauen die Stetigkeit festzuhalten, die aus dem geschichtlich Wertvollen der Vergangenheit in die neue, selbstbewußte Zukunft ohne Gewaltsamkeiten hinüberleitet. Daher wird ganz besonders die Pflicht betont werden müssen, die noch erhaltenen Grundlinien der geschichtlichen Vergangenheit zu schonen und vor allem auch den Grundriß des alten Straßennetzes zu beachten, weil darin manche künstlerische Weisheit der früheren Städebauer aufbewahrt ist, auf die wir nicht verzichten dürfen. Wenn auch nicht zu verlangen ist, daß der neue Plan unbedingt auf das alte, engmaschige Netz festgenagelt werden muß, so soll doch in einer gewissen gefühlsmäßigen Weise das alte Bild in dem neuen Antlitz wie ein vergeistigter Ahnenzug durchzublicken sein. Das ist nicht im groben Sinn einer ornamentalen Nachahmung oder Fassadenschmückerei zu verstehen. Vor allem aber ist die Geschichte gegenwärtig und lebendig zu erhalten in dem Schutz der alten Baudenkmäler, so daß gerade die innere Stadt, wo es heute noch etwas zu schützen und zu retten gibt, zugleich eine Art geschichtliches Freiluftmuseum darstellt, was ja mit zur Repräsentation und zur geschichtlichen Machtidee gehört und folglich neben der Verkörperung der neuen Lebensmächte seinen ehrwürdigen Platz behalten muß. Wenn dieser Gedanke lebendig bleibt und führend als einer der wichtigsten Leitsätze für die Neugestaltung, so ist weder im Grundriß noch im Aufriß der Gesamtanlage der inneren Stadt ein Fehlgreifen zu befürchten. Der Geist des Alten muß in dem Neuen bestehen, nicht durch äußerliche Nachahmung, sondern durch geistvolle Verknüpfung abstrakter Werte, durch Anwendung der Winke, die wir dem alten Bilde entnehmen und hier dargetan haben, wobei wir in den Fragen unseres Lebens und unserer Zukunft mit der größten Freiheit verfahren dürfen, ja sogar verfahren müssen, wenn wir den genius loci recht verstehen.

DIE OFFENE BAUWEISE.

Von J. P. GROSSMANN, Gartenarchitekt, Berlin.

Wenn ich als Gartenarchitekt zu diesem Punkte etwas beitrage, so tue ich das in der Erkenntnis der Tatsache, daß der Gartenkunst im neuzeitlichen Städtebau noch lange nicht die Bedeutung beigemessen wird, die sie verdient. Die Gartenkunst müßte namentlich bei Bebauungsplänen für Gartenstädte mit offener Bauweise, bei Villenvierteln, Landhaussiedelungen und Arbeiterniederlassungen viel mehr als bisher berücksichtigt werden.

Die meisten unserer neuzeitlichen Bebauungspläne für offene Bauweise ergeben wohl ganz vorzügliche Architekturbilder, Straßenszenerien, Platzlösungen usw., aber in bezug auf die Stellung der Häuser zum Garten lassen sie vielfach genügendes Verständnis vermissen. Das ist auch ganz erklärlich, denn der Hochbau-Architekt wird zunächst daran denken, die städtebaulichen Aufgaben mit den Mitteln seiner Kunst, der Architektur, zu lösen, stets den Hausbau als Hauptaufgabe betrachten und Gartenkunst mehr als Beiwerk, als Dekoration für die Architektur handhaben. Er wird dabei fast stets vergessen, daß bei der offenen Bauweise, insbesondere bei Landhaussiedelungen, sich die Architektur der Landschaft unterzuordnen hat.

Mit der offenen Bauweise wird in erster Linie das Wohnen

in schöner Landschaft angestrebt. Die Häuser sollen in Baumgrün gebettet sein. Die meisten Landhausbesitzer bauen sich gerade wegen der Gärten in solchen offenen Siedelungen an. Merkwürdigerweise wird aber gerade hier der Garten recht stiefmütterlich behandelt.

Es muß also ein grundlegender Fehler vorhanden sein. Diesen aufzuklären ist der Zweck dieser Zeilen.

Zunächst muß bei Aufstellung solcher Bebauungspläne dem Wohnzweck des Landhauses, dem Wohnen in inniger Verbindung mit dem Garten, der erweiterten Wohnung in erster Linie Rechnung getragen werden. Die Gartenkunst muß die erste Geige spielen, die Architektur soll mit der zweiten die Melodie, welche die Landschaft mit ihren Gärten angibt, still begleiten, aber nicht zu übertönen suchen. Das ist aber jetzt nicht der Fall.

Fast alle unsere heutigen Bebauungspläne für offene Bauweise gehen von dem Standpunkt aus, die Stellung des Hauses zur Straße und ihre Architektur sei das wichtigste. Siehe Textbild 12. Man sucht durch malerische Gruppierungen

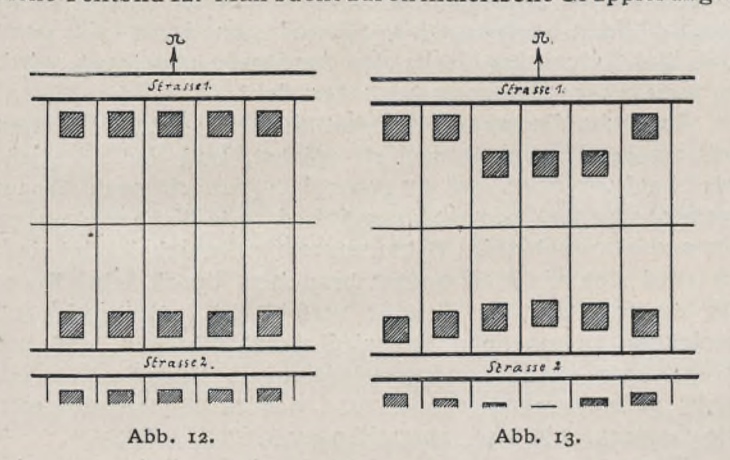


Abb. 12. Abb. 13.

der Häuser, durch Vor- und Zurücksetzen der Häuserfronten oder durch ihre Anordnung in flachen Kurven, durch malerische Eck- und Platzlösungen, also fast nur durch die Mittel der Architektur ein günstiges Straßenbild zu schaffen. Siehe Textbild 13. Nicht die zweckmäßigste Stellung der Häuser zu den Gärten ist maßgebend, sondern mehr jener falsche Romantismus, den Reiz alter malerischer Dorf- und Stadtbilder zu erzielen. Die Architektur ist zu sehr Selbstzweck bei diesen Planungen.

Wenn ich nun behaupte: nicht die Häuser und deren Architektur, sondern die aus den Gärten sich zusammensetzende Landschaft muß den Ton angeben und durch sie muß sich die städtebauliche Wirkung ergeben, so klingt das zunächst sehr bedenklich, denn wichtiger als der Garten erscheint das Haus.

Näher betrachtend kommt man aber tatsächlich vom Garten ausgehend allein auf die naturgemäß richtige Stellung des Hauses im Bebauungsplane. Und wenn man den Zweckforderungen des Gartens in erster Linie nachgeht, so erübrigen sich die erwähnten Architekturkniffe und Verlegenheitslösungen von selbst, denn die Gartenkunst springt als helfender städtebaulicher Faktor ein, wo Architektur allein versagt.

Ein Garten muß sich, wenn irgend möglich, in seiner Längenausdehnung von Nord nach Süd oder in ähnlicher Himmelsrichtung entwickeln, da er bei dieser Lage die beste Besonnung hat.

Das Haus darf den Garten nicht beschatten. Es muß also am Nordende des Gartens liegen. Durch den Garten ist die Nordlage des Hauses somit von vornherein bestimmt. Vom Hause aus betrachtet bietet diese Lage ebenfalls alle Vorteile.

Sie ergibt, daß die Wohnräume nach Süden bezw. Südost oder Südwest in inniger Verbindung mit dem Garten angeordnet werden können. Sie ergibt, daß die Wohnräume nicht nach der Straße zu gelegen sind, sie ergibt ferner, daß die Wirtschaftsräume, Hauseingang und Hof nach Norden bezw. Nordwest oder Nordost zu liegen kommen. Sie ergibt, daß der Garten sich intim an die Wohnräume anschließt. Für die Lage des Gartens zur Straße gibt es nur zwei Möglichkeiten. Erstens: die Straße geht entlang der schmalen Süd- bezw. Nordfront des Gartens, oder sie geht parallel mit den Längsfronten des Gartens. Siehe Textbild 14.

Im ersteren Falle wären für die Bewohner der Südseite der Straße die Verhältnisse ideal. Die Eingänge liegen im Norden der Häuser unmittelbar an der Straße. Die Bewohner der Nordseite der Straße aber hätten einen langen Weg, um zu den nach Norden gelegenen Hauseingängen zu gelangen. Die Gärten verlieren so ihre Intimität.

Abb. 14.

Ich möchte daher meinem zweiten Vorschlag (Textbilder 15 und 16) mehr das Wort reden.

Hier laufen Nord-Süd-Straßen parallel mit den Längsfronten der Gärten, und je zwei Baustellen liegen hintereinander. Das vordere Haus ist unmittelbar von der Straße zu erreichen, das hintere durch eine kurze Privatstraße, die gärtnerisch ausgestaltet ist. Beide Häuser haben jetzt den Vorteil, ziemlich guten Zugang von der Straße zu haben, ohne daß die Intimität des Gartens gestört wird. Wohnräume und Gärten liegen nach Süden. Diese Stellung ist auch für das landschaftliche Gesicht der Landhaussiedelungen, künstlerisch betrachtet, von großem Wert.

Zunächst kommen die einzelnen Häuser, von der Straße aus betrachtet, weiter auseinander zu liegen. Verhältnis-

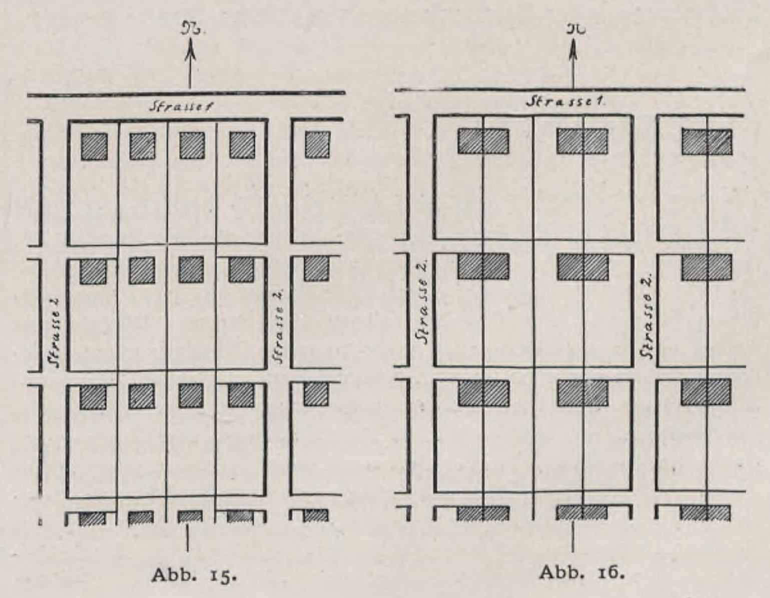


Abb. 15. Abb. 16.

mäßig lange Gartenfronten begleiten die Straßen. Es schieben sich Gartenräume zwischen die Häuser. Diese selbst stehen mit der schmalen Giebelseite nach der Straße. Die Gartenfront der Häuser kann sich in voller Schönheit ohne perspektivische Verzerrungen zeigen. Man blikt in das Innere der Baublöcke, das bisher die parallel zur Straße eng aneinander gestellten Häuserfronten verdeckten. Das Bild wird also ein freieres, lieblicheres als bisher werden. Die Architektur selbst tritt mehr in den Hintergrund.

Diesen künstlerischen Vorteilen stehen allerdings jetzt noch einige wirtschaftliche und baupolizeiliche Bedenken gegenüber. Zunächst wird man einwenden können, daß die hinteren Gartengrundstücke weniger wertvoll als die Straßengrundstücke seien. Ich glaube, daß dieser Einwand wohl jetzt noch Geltung hat, daß aber vielleicht gerade die hinteren Grundstücke in Zukunft von solchen Bewohnern gesucht werden dürften, welche Ruhe lieben. Eine weitere wirtschaftliche Frage ist die Verteilung der Anliegerbeiträge. Diese müßten annähernd gleichmäßig verteilt werden. Auch die Frage der Zufahrt bei Feuersgefahr könnte durch kleine Erleichterungen und Ausnahmegenehmigung geregelt werden, damit nicht eine besondere Privatstraße nach dem hinteren Grundstück notwendig wird.

Die erreichten künstlerischen und praktischen Vorteile dieses Systems überwiegen bei weitem die etwaigen erwähnten wirtschaftlichen Nachteile. Die zweckmäßige Ausnützung des Geländes, und das ist der springende Punkt, ist vollständig die gleiche wie bei dem bisherigen System.

Wenn man nun die städtebauliche Wirkung meines Systems von der Straße aus gesehen betrachtet, so könnte man leicht einwerfen, daß das Bild eintönig werden könne. Das ist jedoch ganz und gar nicht der Fall, denn die Architektur und Stellung der Häuser zur Straße, die bis jetzt als Maßstab für Beurteilung solcher Straßenbilder betrachtet wurde, tritt ja vollständig in den Hintergrund. Und das ist gut, denn das Bestreben nur mit Architektur zu wirken, hat aus unseren Landhaussiedelungen jene Protzendörfer gemacht, wie wir sie so oft sehen.

Wie anders bei meinem System! Nur die freundlichen Giebel der Häuser lugen in die Straße hinein. Ab und zu wird sich die Gartenfront der Häuser in voller Schönheit zeigen, sofern nicht der Garten durch eine Terrasse mit Laubengang oder Baumpflanzung von der Straße getrennt ist und die Bäume diese Gartenfronten verdecken. Das Baumgrün, die Landschaft wird in der Hauptsache in diesen Landhaussiedelungen herrschen. Die rückwärtigen Häuser wird man nur in ihren Dachflächen über den Baumkronen, Laubengängen und Heckenwänden hervorlugen oder durchscheinen sehen.

Die langen Gartenfronten geben Gelegenheit zur Anordnung von Terrassen in Höhe des Erdgeschoßfußbodens der Landhäuser, so daß der Garten wirklich die erweiterte Wohnung wird.

Hübsche Gartenhäuser am Ende dieser Terrasssen werden das Straßenbild malerisch beleben. Laubengänge und Baumgänge zwischen den einzelnen Häusern entlang der inneren Grenze können anderseits das Straßenbild durch schöne Gartenräume platzartig erweitern, und durch den Wechsel der Blickweiten wird in dem Vorübergehenden der Eindruck erweckt, als befände er sich in schöner Parklandschaft. Wenn nach den gleich an das Haus sich anschließenden Gartenterrassen ein schmaler Vorgarten in Baufluchtlinie vorgelagert wird und nur durch ein ganz niedriges Gitter oder Hecke von der Straße abgetrennt wird, so wird dieser Eindruck noch verstärkt.

Kurz, der Gartenarchitekt hat hier Gelegenheit, mit allen Instrumenten seiner Kunst zu spielen, und der Architekt wird bald erkennen, daß ein guter Hausgrundriß nach diesem System sich fast von selbst ergibt, da alle Vorbedingungen eines solchen schon im Bebauungsplane berücksichtigt sind. Er wird sich nicht zu quälen brauchen, durch seine Kunst ein System, was im Grunde verfehlt ist, nur annähernd genießbar zu machen. Er wird dann erkennen, daß mit Architektur allein Landhaussiedelungen städtebaulich gut nicht gelöst werden können und daß die Schwesterkunst, die Gartenarchitektur, eingreifen muß.

Wenn diese Zeilen den Anstoß geben würden, daß der Gartenkunst als städtebaulicher Faktor bei Bebauungsplänen, namentlich bei solchen mit offener Bauweise, mehr gedacht würde, so würde ich mich freuen. Ich bin überzeugt, daß ein Hand-in-Hand-Arbeiten von Architekt und Gartenarchitekt auf dem Gebiete der Städtebaukunst noch mancherlei fruchtbare Anregungen erhoffen läßt.

NB. Die weiter beigegebenen Tafeln 11 und 12 beziehen sich auf eine Arbeit der Architekten Bogler und Krause, deren Text mit einigen Textbildern in der nächsten Nummer der Zeitschrift folgen soll. D. S.

CHRONIK.

ÖFFENTLICHE PARKANLAGEN UND FREIFLÄCHEN DER STÄDTE wird die zweite Vortragsreihe des Dozenten für Gartenkunst der Freien Hochschule Berlin, Gartendirektor Ludwig Lesser, behandeln mit Lichtbildern und zwei Sonntagsführungen durch öffentliche Parkanlagen Groß-Berlins. Die Vorträge werden im Dorotheenstädtischen Realgymnasium, Dorotheenstr. 12, stattfinden, abends von 9 bis 10 Uhr, beginnend am 13. Januar. Das reichhaltige, jeden Gebildeten anziehende Programm wird behandeln u. a. das Wachstum der Städte und die Freiflächenfrage, die Verteilung des Grüns im Stadtbilde, Straßenpflanzungen und Promenaden als grüne Adern im Stadtkörper, Volksparks als eine dringende Forderung der Jetztzeit, Spiel- und Sportplätze, die Bedeutung der Friedhöfe für die Lebenden, Landhaussiedelungen und Gartenstädte usw. — Hörerkarten für die Vorlesungen der Freien Hochschule sind bei A. Wertheim und in vielen Buchhandlungen zu erhalten, während die Programme kostenlos in sämtlichen Niederlagen von Loeser & Wolff und in allen öffentlichen Bibliotheken Groß-Berlins zu haben sind.

ÜBER DEN EINFLUSS DER BAUPOLIZEIVERORDNUNGEN AUF DIE ÄSTHETISCHE GESTALTUNG DER BAUTEN veranstaltete der bei der Zentralstelle für Volkswohlfahrt bestehende Hauptausschuß für Bauberatung am 6. Dezember in Berlin eine Konferenz, die aus allen Teilen des Reiches und namentlich auch von den Zentralbehörden des Reiches und der Bundesstaaten zahlreich beschickt war. Prof. Kloeppel aus Danzig erörterte die allgemeine Bedeutung der Baupolizeiverordnungen für die ästhetische Gestaltung der Bauten und gab einen Überblick über das wechselnde Verhalten der öffentlichen Gewalten gegenüber der privaten Bautätigkeit. Er wies nach,

daß namentlich im 17. und 18. Jahrhundert die landesfürstliche Regierung planmäßig darauf ausgegangen sei, die Gestaltung des Straßen- und Ortsbildes im Sinne der Schaffung eines einheitlichen Kunstwerkes zu beeinflussen. Im 19. Jahrhundert habe die Baupolizei von der Verwirklichung derartiger ästhetischer Gesichtspunkte Abstand genommen. Es sei aber nicht ausgeblieben, daß trotzdem ihre Vorschriften und ihr Verhalten auf die Gestaltung des Straßenbildes von Einfluß gewesen sei, und daß dieser Einfluß als ein zum Teil ungünstiger bezeichnet werden müsse. Auch die Baupolizei müsse an ihrem Teile dahin wirken, daß die individualistische Behandlung des einzelnen Bauplanes verschwinde und das Ziel einer einheitlichen künstlerischen Behandlung des ganzen Straßen- und Platzraumes in den Vordergrund gestellt werde. Von den folgenden beiden Berichterstattern, die die wichtigsten Grundsätze behandelten, welche bei Aufstellung und Handhabung der Bauordnungsvorschriften aus ästhetischen Gründen zu beachten sind, legte der eine, Stadtbaurat Bohrer aus Aachen, das Hauptgewicht darauf, daß die Baupolizeiverordnungen von allen Vorschriften befreit werden, die eine Hemmung des künstlerischen Gestaltens nach sich ziehen, während Magistratsbaurat Berger aus Breslau eine Reihe von Vorschlägen machte, wie etwa die Bestimmungen der Bauordnungen gefaßt werden müßten, damit auch die künstlerischen Gesichtspunkte Beachtung finden. Die mehrstündige Aussprache in Verbindung mit den Berichterstattern bestärkte unter den Teilnehmern die Auffassung, daß die Baupolizeivorschriften auch in ästhetischer Beziehung sehr verbesserungsfähig sind, und der Vorsitzende, Prof. Dr. Albrecht, stellte in Aussicht, daß der Hauptausschuß für Bauberatung bemüht sein wolle, bestimmte Vorschläge für die Verbesserung der Bauordnungen auszuarbeiten.

Im WETTBEWERB FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES BAHNHOFSVORPLATZES IN BARMEN hat das Preisgericht am 28. November 1913 einstimmig seine Entscheidung gefällt:

I. Preis von 1500 Mk. dem Entwurf mit dem Kennwort „Obelisken" von Architekt Max Steinmüller, Leipzig.

II. Preis von 1000 Mk. dem Entwurf mit dem Kennwort „Rhythmus II" von Bildhauer Paul Wynand, Berlin-Grunewald.

III. Preis von 500 Mk. dem Entwurf mit dem Kennwort „Wappentier" von Architekt Walter Günther, Magdeburg, Architekt Kurt Schütz, Magdeburg, und Bildhauer Paul Männicke, Magdeburg.

Es wurden ferner zum Ankauf mit je 300 Mk. empfohlen: a) der Entwurf mit dem Kennwort „Rhythmus I" von Bildhauer Paul Wynand, Berlin-Grunewald; b) der Entwurf mit dem Kennwort „ars longa, vita brevis" von Architekt Clemens Mangner, Barmen; c) der Entwurf mit dem Kennwort „Ceres" von Architekt Ludwig Hilberseimer, Charlottenburg, und Bildhauer Otto Wenzel, Berlin-Friedenau.

Die ausgezeichneten Entwürfe und viele andere zeigen große Einheitlichkeit in der Auffassung der gestellten Aufgabe, Erhaltung des in seinen Abmessungen nur den dringendsten Bedürfnissen entsprechenden Vorplatzes als Verkehrsplatz und Rücksichtnahme auf die Architektur des Bahnhofsgebäudes. Es wurden darum in der Hauptsache ein oder zwei Brunnen, Säulen oder Figurengruppen zur Ausschmückung vorgesehen. Es finden sich allerdings auch nicht wenig Entwürfe mit umfangreichen architektonischen Anlagen, die jeden Verkehr auf dem Platze unmöglich machen würden. Mitgeteilt durch Kappel, Barmen.

In dem WETTBEWERB UM ENTWÜRFE FÜR DIE AUFTEILUNG DER HINTER DEM GEMEINDEHAUSE ZU BERLIN-REINICKENDORF GELEGENEN GEMEINDELÄNDEREIEN waren 31 Entwürfe eingegangen, darunter mehrere insofern unvollständige, als ihnen die geforderten Flächenberechnungen ganz oder zum Teil fehlten. Mit diesen wurden im ersten Rundgange des Preisgerichts 15 Entwürfe, im zweiten Rundgange weitere 4 Entwürfe ausgeschlossen, so daß in engerer Wahl 12 verblieben, von denen 7, also außer den 3 preisgekrönten und 2 angekauften noch No. 5 „Stadtzentrum" und No. 7 „Schulzentrum", in die engste Wahl kamen.

Den I. Preis von 2500 Mk. erhielt No. 28 „Rund um die Wiese" — Verfasser: Regierungsbaumeister Theodor Bulling und Max Israel, Berlin-Friedenau;

den II. Preis von 1500 Mk. die Variante von No. 16 „Staffelung" — Verfasser: Architekt B. D. A. Henry Groß, Charlottenburg;

den III. Preis von 1000 Mk. No. 27 „Sonnig und luftig" — Verfasser: Regierungsbaumeister Fritz Zollinger und Alfred Daiber, Neukölln.

Angekauft wurden zu je 500 Mk. No. 26 „mit dem Kennzeichen der aufgehenden Sonne" — Verfasser: Architekt Max Taut, Berlin, und No. 14 „Ruhe, Luft, Licht" — Verfasser: Verkehrstechniker Arthur Funke und Architekt Karl Kegel, Berlin-Schöneberg.

An Stelle des vom Preisrichteramte zurückgetretenen Architekten Jansen war Stadtbaurat a. D. Beuster in das Preisgericht eingetreten, dem an Fachgenossen außerdem Professor Bruno Möhring, der Gemeindebauinspektor Krecke und der Schriftleiter unserer Zeitschrift angehörten.

Um die Bürgerschaft und Behörden usw. von Braunschweig über die Forderungen des neuzeitlichen Städte- und Häuserbaues aufzuklären und über Fragen Aufschluß zu geben, die durch die bevorstehende gartenstadtmäßige Aufschließung der unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzenden großen, staatlichen Klosterdomäne Riddagshausen und auch in Braunschweig selbst in allernächster Zeit zur Erörterung kommen werden, wird hier von Ende März bis Ende April eine GARTENSTADT-AUSSTELLUNG in der städtischen Gewerbeschule am Löwenwall veranstaltet werden. Dem Ausstellungsausschuß gehören neben hiesigen ersten Architekten noch Mitglieder staatlicher und städtischer Körperschaften, sowie die Vorsitzenden des Architekten- und Ingenieurvereins, des Dürerbundes Braunschweig, des Kunstgewerbevereins und des Verkehrsvereins an. An der Beschickung der Ausstellung können sich deutsche Architekten, Gartenarchitekten, Behörden, Baugenossenschaften und ähnliche Unternehmungen beteiligen. Anfragen sind an den Arbeitsausschuß (z. H. W. Godelmann, Raabestr. 25) zu richten.

Ausstellungsgegenstände:

1. Freistehende Wohnhäuser im Gartenstadt-Charakter.
2. Reihen- und Gruppen-Wohnhäuser, möglichst beschränkt auf Häuser bis zu zwei Geschossen und halb ausgebauter Mansarde.
3. Kleinwohnhäuser (freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser, sowie Reihen- und Gruppenhäuser mit ein und zwei Geschossen).
4. Entwürfe für Gartenstädte, Eigenhausviertel und Wohnstraßen.
5. Vor- und Hausgärten, Schmuckplätze, Erholungs- und Spielplätze, Anlagen von Wohnstraßen.
6. Verschiedenes, z. B. Kaffee- und Milchverkaufshallen, Unterkunftshäuser für Spielplätze, Verkaufshäuser und -Hallen, Bedürfnishäuschen, Plakatsäulen.

Art der Darstellung: Modelle, Zeichnungen und Photographien.

NATIONALE QUALITÄTSAUSSTELLUNG! Der Deutsche Werkbund umfaßt alle tektonisch gestaltenden Gewerbe, die eine künstlerische, nach Zweck, Herstellungsstoff und Form richtige Formgebung anstreben, unter dem Begriff der „Werkkunst" zusammen. Die Deutsche Werkbund-Ausstellung Köln 1914 ist daher, als die erste deutsche Qualitätsausstellung, nicht als eine rein kunstgewerbliche Angelegenheit von vorwiegend fachlich-künstlerischem Interesse zu betrachten, sondern sie muß, nach den Worten des Reichskommissars für die Weltausstellung Brüssel 1910, Herrn Geh. Oberregierungsrats Albert, als eine „nationale Ausstellung von internationaler Bedeutung" bewertet werden, die „eigentlich deutsche Entwicklungsrichtungen" der Gegenwart zur Anschauung bringt. Sie stelle, so führte der Dezernent für die Ausstellungssachen im Reichsamte des Innern in einem Vortrage etwa aus, einen neuen Typus im modernen Ausstellungswesen dar, der besondere Beachtung und Förderung verdiene. Sie fasse nicht, wie die allgemeinen internationalen und nationalen oder Landesausstellungen, die verschiedenartigsten Gewerbe ohne Auswahl zusammen, noch sei sie, wie die Fachausstellungen, nur auf bestimmte Gewerbe oder Gewerbegruppen beschränkt, sondern sie suche ihre Begrenzung in einer Hauptrichtung der nationalen Entwicklung und berücksichtige allein die für diese Bewegung besonders bezeichnenden Leistungen auf den von ihr erfaßten Gebieten der nationalen Arbeit unter Ausscheidung alles Nebensächlichen, Unwesentlichen und Minderwertigen. Sie sei der Idealtypus einer nationalen Ausstellung, insofern sie aus dem deutschen Gegenwartschaffen die Qualitätsleistungen herausgreife, in denen zugleich das Streben nach einem eigenen und einheitlichen Ausdruck der nationalen Arbeit in die Erscheinung tritt. Diese Qualitätsausstellung müsse mehr und mehr auch für

die Beteiligung Deutschlands an den großen internationalen Ausstellungen maßgebend werden. In diesem Sinne hat der Deutsche Werkbund bereits für die deutsche Beteiligung an der Weltausstellung San Franzisko 1915 die Organisation und künstlerische Leitung des Qualitäts- und Kunstgewerbes übernommen, so daß die Deutsche Werkbund-Ausstellung Köln 1914 zugleich als Vorschau für San Franzisko zu gelten hat.

ÜBER DIE ERHALTUNG ALTER UND DIE ANLAGE NEUER STRASSENBRUNNEN hat der Regierungspräsident von Düsseldorf den Baubehörden eine Verfügung erlassen, die allgemeine Nachachtung verdient. Ungefähr von der Mitte des vorigen Jahrhunderts ab, so heißt es, läßt sich verfolgen, wie in der Brunnenkunst mit allen Überlieferungen gebrochen wird. Hier werden alte Brunnen als Verkehrshindernisse beseitigt, dort hält man sie nach Einführung der Hauswasserleitung für entbehrlich, ja, man geht sogar dazu über, durch ihre Entfernung die Verzinsung der Wasserleitung zu erzwingen. Allmählich wird so der Öffentlichkeit jede freie Trinkgelegenheit entzogen. Vom Standpunkte der Allgemeinheit ist dies lebhaft zu bedauern. Tausende zwingt ihr Beruf zum Leben auf der Straße; diesen, dem spielenden Kindervolk, den Wanderern, nicht zu vergessen der Tierwelt, sollte man die Möglichkeit eines Labetrunkes nicht versagen. Auch sprechen geschichtliche und künstlerische Gründe gegen die Beseitigung schöner alter Trinkbrunnen, die oft dem ganzen Stadtbilde den Charakter geben, und deren Einfluß auf die Gestaltung der Platzanlagen man noch heute in süddeutschen und schweizerischen Städten bewundern kann. Wenn gesundheitliche Gründe nicht dagegen sprechen, kann daher die Erhaltung dieser Denkmäler aus vergangenen Zeiten nicht warm genug empfohlen werden. Fast durchweg haben sie eine künstlerisch-befriedigende Ausbildung und bieten Trinkgelegenheit für jedermann. Im Gegensatz dazu stehen die Monumentalbrunnen des 19. Jahrhunderts, deren Kunstwert hier außer acht gelassen werden soll. Ihre Errichtung erfordert meistens große Summen, noch größere ihre Versorgung mit Wasser. Als Nutzbrunnen haben sie jedoch wenig Zweck, weil sie bloß der Luftkühlung dienen und nur den Vögeln Wasser geben; den Menschen, Pferden und Hunden aber nicht. In letzter Zeit ist man wieder dazu übergegangen, neue Brunnen zu schaffen, die allen Anforderungen der neuen Gesundheitspflege entsprechen, keine unnötige Wasserverschwendung treiben, das Straßenbild beleben und vor allem wieder Gelegenheit zum Trinken bieten. Diese Anlagen auf neuzeitlicher Grundlage an möglichst vielen geeigneten Stellen zur Ausführung zu bringen, erscheint dringend erwünscht. Dem Städter, dem immer mehr von der Natur entzogen wird, wird damit oft wieder ein Stück Natur mitten in der Stadt gegeben, dem Kinde wieder ein Stück Heimatgefühl, wie es der alte Brunnen in so reichem Maße erzog. Auch für viele Fragen des Volkswohls ist die Brunnenfrage von erheblicher Bedeutung. Stiftungen für viele einfache Trinkbrunnen sind jedenfalls Stiftungen für oft zwecklose Monumentalbrunnen vorzuziehen. E.

DAS STADTBILD UND DER STÄDTISCHE BAUAUSSCHUSS IN MAINZ. Um die wertvollen Teile der Stadt Mainz in ihrer Eigenart zu erhalten, war angeregt worden, eine besondere Bauberatungsstelle ins Leben zu rufen, die befugt sein sollte, in dieser Beziehung nicht befriedigende Bauentwürfe abzuändern. Der Vorschlag des Architekten- und Ingenieurvereins ging dahin, eine Anzahl von fähigen Architekten ehrenamtlich mit der Bauberatung zu vertrauen und ihnen einen städtischen Beamten beizugeben, der die Fühlung der Bauberatungsstelle mit der Stadtverwaltung wahrnehmen sollte. Der Magistrat zollte dem Vorschlag Beifall und überwies ihn dem städtischen Bauausschuß zur weiteren Beschlußfassung. Dieser war aber der Meinung, daß die Schaffung einer besonderen Bauberatungsstelle nicht erforderlich sei. Es lägen bei den einlaufenden Bauplänen nur wenig Beanstandungen vor. Auch glaube man annehmen zu müssen, daß dadurch Kosten für die Stadt entständen, die man bei den ungünstigen Geldverhältnissen der heutigen Zeit vermeiden könne. Unter diesem Gesichtswinkel der Sparsamkeit wurde der Vorschlag im Bauausschuß abgelehnt. Diese Entscheidung wird vielfach bedauert; denn es ist bekannt, daß in Mainz manches schöne Bauwerk durch neue Bauten, die einer kritischen Prüfung entgangen sind, in seinem künstlerischen Wert schwer beeinträchtigt wird. Es sei hier nur an die Verbauung des Platzes am Dom erinnert, wo die Stadt unter erheblichen Kosten die Grundstücke erworben hatte, nachher aber wieder an Privatleute abgab, so daß heute an der Stelle, wo eine Freilegung des prachtvollen Domes beabsichtigt war, ein mächtiges Kaufhaus sich erhebt. — Auch ein zweiter Vorschlag, der der Wahrung des Stadtbildes dienen sollte, ist im Papierkorb des Bauausschusses verschwunden. Es betraf den Erlaß einer polizeilichen Verfügung, wonach Reklameschilder, die das Straßenbild verunzieren, nicht mehr gestattet sein sollten. Diese Anregung war von dem hessischen Denkmalspfleger ausgegangen. Auch diese Anregung ist nicht durchgedrungen. E.

Die Stadt Karlsruhe beabsichtigt, mit einem Aufwand von 17 200 Mk. die TORHÄUSER AM MÜHLBURGER TOR umzubauen. Bei beiden Torhäusern, welche als wertvolle Baudenkmale der Stadt dauernd erhalten werden sollen, werden die unschönen, die architektonische Wirkung beeinträchtigenden Anbauten beseitigt und die Rückseiten architektonisch ausgestaltet. Durch Beseitigung der Anbauten wird die Möglichkeit geschaffen, die Seitenstraßen vom Kaiserplatz nach der Westendstraße hinter den Torhäusern durchzuführen und dadurch die vom Verkehr stark in Anspruch genommene Fahrbahn zwischen den Torhäusern zu entlasten. In dem nördlichen Torhaus wurde eine Wartehalle für die elektrische Straßenbahn, ein Verkaufsraum und öffentliche Aborte untergebracht, im südlichen eine Polizeiwache. E.

BAUBERATUNGSSTELLE IN KARLSRUHE. An das Landesgewerbeamt in Karlsruhe ist eine Beratungsstelle für Anfragen aus den handwerkstechnischen Gebieten des Hochbaues angegliedert worden. Durch die Stelle sollen die Angehörigen des Baugewerbes und der mit diesen in Verbindung stehenden Handwerkszweige mit zeitgemäßem Rat unterstützt werden. Die Einrichtung will vermeiden, den Handwerkern, Baumeistern, Architekten usw. Konkurrenz zu machen und wird deshalb nur den Baugewerbetreibenden, nicht auch den privaten Bauliebhabern Auskunft erteilen. Die mündliche Beratung erfolgt immer, die schriftliche in der Regel unentgeltlich; nur dann, wenn zeichnerische Entwürfe und ein größerer Zeitaufwand für die Auskunft erforderlich werden, wird eine mäßige Gebühr erhoben. E.

Die Deutsche Werkbund-Ausstellung gibt ein Flugblatt „DIE FABRIK“ heraus, das sich über die Ziele verbreitet, die die Ausstellungsleitung mit der Errichtung des Fabrikbaues verfolgt. Das Flugblatt weist auf die starke Förderung hin, welche das Gewerbe und damit mittelbar die deutsche Maschinenindustrie durch die Werkbund-Ausstellung erfährt. Am Kopfe zeigt die Schrift das Fabrikgebäude von Walter Gropius, und außerdem enthält sie einen Grundriß dieser Anlage. Ferner sind die Mitglieder des Industrie-Ausschusses der Werkbund-Ausstellung genannt.

ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Bei der am 12. Januar 1914 unter dem Vorsitze des Obmannes, Hofrat Dr. Maresch, abgehaltenen Vorstandssitzung berichtete Dr. Frey über die Verhandlungen beim Verwaltungsgerichtshofe inbetreff der Beschwerde des Aussiger Volkswohnungsvereines gegen die Vorschreibung einer Erwerbsteuer seitens der Prager Finanz-Landes-Direktion. Der Verwaltungsgerichtshof hat der von der Zentralstelle für Wohnungsreform ausgearbeiteten und von Dr. Frey vor dem Verwaltungsgerichtshofe vertretenen Beschwerde Folge gegeben und die angefochtene Beschwerde als ungesetzlich aufgehoben. — Sodann wurde die neue Regierungsvorlage betreffend die Ermäßigung der Hauszinssteuer für die alten Baulichkeiten vom Standpunkte der Wohnungsfürsorge erörtert und im allgemeinen der Standpunkt vertreten, daß diesem Gesetzentwurfe in wohnungspolitischer Beziehung eine Bedeutung nicht zukomme.

BERICHTIGUNG zu dem Aufsatze „Umbau und Bodenerhebung einer Großstadt“ in Heft No. 1:

Länge der Seemauer 7,5 km statt 7,5 m.
Kosten der Mauer für 1 m 857 Mk. statt 82 857 Mk.
Länge der Strandpromenade 7,25 km statt 7,25 m.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

11. Jahrgang 1914 3. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

INHALTSVERZEICHNIS:

DER WETTBEWERB UM ENTWÜRFE ZUR ERWEITERUNG DES RATHAUSES IN POTSDAM.

EIN BEITRAG ZU DEN BEZIEHUNGEN ZWISCHEN STÄDTEBAU UND DENKMALPFLEGE.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Für die Erweiterung des vorhandenen Rathauses — denn dieses, ein Werk von Boumann aus dem Jahre 1753, soll in seinen wesentlichen Teilen erhalten bleiben — also nicht für einen Neubau, wie das Preisausschreiben sagte, obwohl die Erweiterung einen weit größeren Umfang einnehmen wird, als das trotz dem stattlich aufstrebenden Aufbau nur kleine Geschäftshaus der Residenzstadt hat, sind 151 Entwürfe von Berliner und brandenburgischen Architekten geliefert worden, deren Gedankenkreis naturgemäß ein ziemlich enger war; hervorragende Entwürfe und auch weniger hervorragende, doch abgesehen von grundsätzlichen Irrtümern in dem, was gegenwärtig die Denkmalpflege will, weniger unreife, als man sonst wohl in Wettbewerben begegnet, wenn auch keinen sofort in die Augen springenden, alle anderen schlagenden. Das bereits mitgeteilte Ergebnis — siehe No. 1 des Jahrganges — ist erst nach sorgfältiger wiederholter Siebung, dann aber fast durchweg einmütig vom Preisgericht gewonnen worden.

Die gebotene Rücksicht auf das zu erhaltende Bauwerk ist der schöpferischen Phantasie offenbar zum Hemmschuh geworden, den älteren erfahrenen Architekten mehr als den jüngeren, bedenkenfreieren, weshalb anerkannte Meister hinter neuen Namen zurückstehen mußten. In der Tat, eine sogenannte dankbare Aufgabe war es nicht, auch wohl kaum eine restlos lösbare. Der Wettbewerb war aus der Verlegenheit heraus geboren, wie die Aufgabe anzupacken sei — er konnte und sollte also auch nicht mehr als ein Fühler sein, ein Ideenwettbewerb in der wahren Bedeutung des Wortes.

Da örtliches Studium vorausgesetzt werden mußte, lag es nahe, den Kreis der Bewerber zu beschränken — man hätte darin vielleicht noch weiter gehen und bei der Eigenart der Aufgabe auf einen öffentlichen Wettbewerb überhaupt verzichten können. Die flaue Zeit, die manche tüchtige Kraft jetzt feiern läßt, erschien für einen solchen aber günstig; doch hat wohl niemand auf eine dermaßen zahl-



Abb. 1. Rathaus und Palast Barberini in Potsdam.

reiche Beteiligung gerechnet. Dieser Erfolg ist wieder einmal, wie schon so oft, dem Idealismus deutscher Architekten zu verdanken — die Aufgabe an sich hat trotz alledem gereizt, die Schwierigkeit der Aufgabe, an der man sich einmal gern versuchen mochte. Dieser Idealismus erheischt Achtung vor dem Berufe, die ihm leider nicht immer zuteil wird!

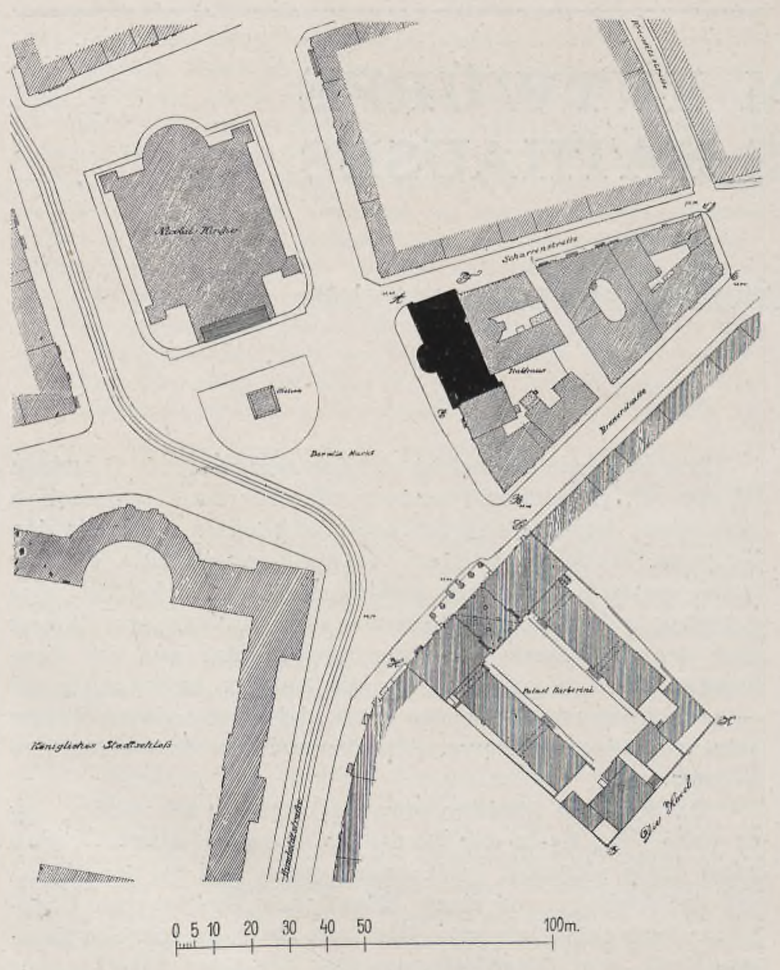


Abb. 2. Lageplan des Alten Marktes in Potsdam.

Leichter wäre wohl ein völliger Neubau zu planen gewesen, das alte Rathaus unangetastet zu lassen, es als ein Museumsstück der Stadtgeschichte zu erhalten und für städtische Festlichkeiten oder Sammlungen verschiedener Art zu verwenden und an anderer Stelle ein neues Verwaltungsgebäude zu errichten — ein Vorschlag, den der verstorbene Reinhold Kiehl zusammen mit dem Verfasser dieser Zeilen in einem eingehenden Gutachten begründet hat — die andere Stelle hat man aber nicht finden können; man wollte auch nicht von dem angestammten Sitz der städtischen Verwaltung weg: kurzum praktische Gründe und geschichtliche Überlieferung sprachen dagegen. Danach war die Auseinandersetzung zwischen Denkmalpflege und Städtebau unvermeidlich.

Diese betrifft nun nicht allein das vorhandene Rathaus, sondern auch außer dem davor liegenden Marktplatz noch ein weiteres ebenfalls der städtischen Verwaltung dienstbares Haus, das dem Erweiterungsbau des Rathauses geopfert werden soll, das von Knobelsdorf erbaute, allerdings nicht mehr ganz im ursprünglichen Zustande befindliche Haus an der Ecke der Brauerstraße, das nur ein unansehnliches kleines Häuschen vom Rathause trennt. Es war von Anfang an zweifelhaft, ob der Niederlegung des Knobelsdorfschen Hauses vom Standpunkte der Denkmalpflege aus zugestimmt werden könne und auch schon vorgeschlagen, um dies zu vermeiden, die notwendige Verbreiterung der Brauerstraße dadurch zu erreichen, daß das Haus mit einem Laubengange für Fußgänger unterfahren werde. Dadurch wäre jedoch die zu lösende Hauptaufgabe noch mehr verwickelt worden, zumal inzwischen die Stadtgemeinde den gegenüberliegenden Palast Barberini angekauft und seine etwaige Verbindung mit dem Knobelsdorf'schen Hause durch eine Überbauung der Brauerstraße ins Auge gefaßt hatte. Die großen Verschiedenheiten in der Höhenlage der Geschosse würde dann kaum mehr eine organische Grundrißlösung für den Erweiterungsbau des Rathauses zugelassen haben. Da eine mäßige Verbreiterung der Brauerstraße aber, insbesondere zur Verbesserung der Einfahrt vom alten Markte her, als notwendig zugegeben werden mußte, so blieb nichts anderes übrig, als den Abbruch des Knobelsdorfschen Hauses in Aussicht zu nehmen.

Die Rücksicht auf das zu erhaltende Rathaus gebietet nun mit der Höhe des Erweiterungsbaues nicht über das Hauptgesims des Rathauses hinauszugehen. Ebenso aber auch die Raumgestaltung des Alten Marktes, wenngleich der Palast Barberini eine größere Höhe hat. Man kann nicht behaupten, daß der Marktplatz ein harmonisches Gebilde sei. Die nordöstliche Ecke des Königlichen Stadtschlosses schiebt sich ziemlich gewaltsam in die Westseite des Platzes hinein, der an seiner Ost- und insbesondere Nordseite mit der Nikolaikirche eine durchaus regelmäßige Grundform hat, während die mit der Brauerstraße fluchtende Südseite in schiefer Richtung zur Humboldstraße verläuft — siehe Lageplan im Texte Abb. 2. Der erste Blick des vom Bahnhofe her die Stadt Betretenden fällt somit durch die zwischen dem Schlosse und der südlichen Platzwand allmählich sich erweiternde Humboldstraße gerade auf das Rathaus (vergl. Textbild 1), das an höchster Stelle der leise ansteigenden Platzdiagonale liegt, bevor er die den Platz im übrigen beherrschende Nicolaikirche (vergl. Textbild 3) erfassen kann.

Sowie dies eintritt, bleibt der Palast Barberini im Rücken liegen. Aber auch von der nördlichen Schloßseite und von der Schloßstraße aus gesehen verlangt das Auge eine möglichst horizontale Durchführung des Hauptgesimses an der Ostseite. Unschön bleibt dabei der plötzliche Abfall der Bebauungshöhe vom Palast Barberini zur viel niedrigeren Bebauung der Brauerstraße.

Fast alle Entwürfe sind deswegen auch von der Hauptgesimshöhe des alten Rathauses ausgegangen und haben versucht, die Lücke am Palast Barberini durch Überbauung der Brauerstraße oder durch Vorziehung eines kräftigen Vorbaues oder gar durch Errichtung eines Turmes an der Ecke der Brauerstraße zu decken. Zu einer längeren Erörterung hat im Preisgericht der in zwei Entwürfen vertretene Gedanke eines Turmbaues geführt, um ihn schließlich fallen zu lassen, weil ohne Beigabe eines Modelles oder eines den Turm mit der Nicolaikirche zugleich darstellenden Schaubildes (was gegen die Wettbewerbsbedingungen verstoßen hätte) keine Beurteilung möglich war, so aber befürchtet wurde, daß ein Turmbau, obwohl er das Stadtbild wohl bereichern, doch den Charakter des Platzes völlig verändern könnte und deshalb auch ein großer Künstler Bedenken tragen dürfte, an dieser Stelle einen Turm hinzusetzen, so flott namentlich der Entwurf No. 20 „Einheit" den Vorschlag auch vorgetragen hat.



Abb. 3. Rathaus und Nikolaikirche in Potsdam.

Das Rathaus, so wie es jetzt dasteht mit seinem durch sieben Säulen gegliederten Baukörper und dem die Umrißlinie bestimmenden von der Figur eines Atlas bekrönten Kuppelturm war also gegeben — daran sollte ein Anbau bis zur Brauerstraße gesetzt werden. Viele Bewerber sind nun darauf verfallen, einfach die Säulenfassade fortzusetzen, und einige sind dabei so weit gegangen, den Kuppelturm in die Mitte dieser verlängerten Fassade zu versetzen — dieser Gedanke war auch schon früher aufgetaucht und hat, weil bekämpft, gerade mit zur Veranstaltung des Wettbewerbes den Anstoß gegeben — denn er ist das Gegenteil von Denkmalpflege, ganz abgesehen davon, daß damit die jetzt vorhandene Achsenbeziehung des Kuppelturmes zur Schloßstraße zerstört würde. In feiner Weise hat diese Versetzung der angekaufte Entwurf von Flodera (No. 85 „Suum cuique") vermieden. Die Behauptung, daß der längere Bau von Anfang an von dem königlichen Bauherrn beabsichtigt gewesen sei, ist nicht stichhaltig, da die darauf bezogene Äußerung von Manger lediglich von der gewünschten Vergrößerung des Bauplatzes handelt, die nicht zustande gekommen ist. Will man das alte Rathaus als Denkmal schonen, so ergibt sich daraus die Forderung eines sich mehr unterordnenden Anbaus, der an der Ecke der Brauerstraße wieder eine stärkere Betonung verlangt, im Falle auf eine Überbauung der Straße selbst verzichtet wird. Wie die ausgezeichneten Entwürfe erkennen lassen, ist die auch schon im Preisausschreiben freigestellte Verbindung mit dem Barberini-Palast nicht entscheidend für die Lösung der Aufgabe; praktisch ist kein allzugroßer Wert auf einen Übergang zu legen, und ästhetisch läßt sich die Schließung der Lücke am Barberini-Palast auch anders lösen.

Dazu lag es nahe die Frage aufzuwerfen: ist in der Tat der Denkmalwert des Rathauses so groß, daß sich der Erweiterungsbau demütig unterordnen muß? Diese Frage haben mehrere Entwürfe verneint, darunter auch der von Professor Bruno Möhring (No. 48 „Ein alter Vers, ein neues Lied"), als deren bester, indem sie die Turmkuppel auf dem als Fortsetzung der Säulenfassade hergestellten Anbau wiederholen. Eine weitere Frage war die, ob der Anbau mehr in den historischen Formen von Potsdam gehalten werden, oder ob er ihn, eine neue Melodie anschlagend, mehr den Geist der Zeit widerklingen lassen soll, nach dem Vorbilde etwa der Erweiterung des alten gotischen Rathauses in Frankfurt a. M. von Beyer, wie dies in etwas abgeschwächtem Maße, doch bis auf den etwas schwächlichen Risalit an der Überbauung der Brauerstraße in sehr wirksamer Weise der mit dem zweiten Preise ausgezeichnete Entwurf der Regierungsbaumeister Schuster und George (No. 30 „Havelvenedig") tut. Die anderen mit Preisen bedachten Entwürfe haben sich mehr an Motive des Königlichen Stadtschlosses angelehnt.

Im einzelnen ist nun zu den hier veröffentlichten preisgekrönten Entwürfen nicht mehr viel zu sagen, vergleiche die Tafeln 13 bis 17, zum Entwurfe von Dipl.-Ing. Landsberg (No. 38 „Symmetrie") noch am meisten. Dem Kennwort entsprechend hat er nämlich in einer Variante eine Lösung dargestellt, die an das alte Rathaus noch einen zweiten über die Scharrnstraße hinausgehenden Flügel anfügt und damit einem Gedanken Ausdruck gibt, der in etwas anderer Form auch schon in den Vorverhandlungen zur Ausschreibung des Wettbewerbes eine Rolle gespielt hat. Die Stadtgemeinde würde auf alle Fälle weise handeln, sich diese Erweiterungsmöglichkeit — auch bei anderer als der vorgeschlagenen Lösung — offen zu halten, da sonst Erweiterungen später kaum mehr möglich sind. Ferner sei auf den Grundriß hingewiesen, einem der verhältnismäßig wenigen guten, die der Wettbewerb gebracht hat. Auch die Fassade nach dem Blücherplatz ist sehr ansprechend. Der Entwurf von Schuster und George ist schon berührt worden; auch er zeichnet sich durch eine gute Fassade nach dem Blücherplatz aus, dazu durch eine reizvolle Gestaltung einer Hofanlage mit Einzelbaum an der Brauerstraße. Die beiden dritten Preise sind an Professor Bruno Möhring und an die Herren Dr.-Ing. Krischen und Liebenthal (No. 26 „Potsdamer Roland") gefallen. Möhring hat einen Grundriß von großer Klarheit

dargeboten. Seine Lösung drängt auf eine einheitlich geschlossene Gestaltung des Aufbaues hin, dem der alte Rathausbau einverleibt wird. Vom rein städtebaulichen Standpunkte würde eine ruhige Zusammenfassung dieser Platzwand sicherlich eine Verbesserung gegenüber der gegenwärtigen Zerrissenheit bedeuten und damit auch dem Sitze der Gemeindeverwaltung einen entsprechend bedeutsamen Ausdruck verleihen. Man darf wohl kühnlich behaupten, daß Boumann auch lieber eine einheitliche Platzwand geschaffen hätte, denn auf etwas anderes liefen doch die Verhandlungen um die Vergrößerung des Bauplatzes kaum hinaus. — Das hätte durchaus im Sinne seiner Zeit gelegen.

Dagegen haben die Herren Dr.-Ing. Krischen und Liebenthal zu ihrem angekauften Entwurfe No. 10 mit dem Kennzeichen eines Helms eine Variante eingereicht, die uns noch eine, zum Teil auch für den angekauften Entwurf No. 131 „Mit einfachen Mitteln" des Dr.-Ing. Weishaupt und Meier-Appenzell zutreffende Bemerkung abnötigt. Leider reichte der Raum nicht, um auch die angekauften Entwürfe im Bilde wiedergeben zu können. Diese Bemerkung bezieht sich auf die Gestaltung des Anbaues unter Benutzung der Knobelsdorfschen Hausfassade oder Anlehnung an die gegenwärtige Hausgruppierung. Da das Knobelsdorfsche Haus aus Verkehrsrücksichten fallen muß, hätte es keinen Sinn, auch nicht vom Standpunkte der Denkmalpflege aus, es unter Einrückung in die neue Straßenflucht in alter Weise wieder aufzubauen. Eine derartige Lösung, die auch noch in verschiedenen anderen Entwürfen wiederkehrte, hat das Preisgericht ausdrücklich abgelehnt; damit setzt sich eine Besprechung des Wettbewerbes in No. 3 der Zeitschrift des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine in Widerspruch. Demgegenüber muß betont werden, daß das Preisgericht trotz seiner Besetzung mit verschieden gearteten und gesinnten Männern besonders in diesem Punkte durchaus einmütig war. Auch dagegen muß schließlich noch Einspruch erhoben werden, daß in der öffentlichen Presse der Wettbewerb als ergebnislos bezeichnet worden ist. Im Gegenteil — man darf wohl sagen, daß der Wettbewerb alle Möglichkeiten der Lösung erschöpft und damit einen Hinweis auf das weitere Vorgehen gegeben hat. Damit ist der Zweck des Wettbewerbes erfüllt worden. Das Preisgericht hat nun die Ausschreibung eines engeren Wettbewerbes zwischen den Trägern der ausgezeichneten Entwürfe angeraten. Auch hat die Stadtgemeinde die Wahl, mit einem der preisgekrönten, als Künstler bereits bewährten Sieger zur Bearbeitung eines Entwurfes nach Maßgabe des vom Preisgericht nunmehr fester umrissenen Programms in unmittelbare Verbindung zu treten. Jedenfalls würde es sich aber bei der Bedeutung der Aufgabe empfehlen, zunächst ein möglichst großes Modell der Platzanlage anfertigen zu lassen mit herausnehmbaren Einsätzen, die die verschiedenen Wettbewerbslösungen am besten veranschaulichen dürften.

GEDANKEN ÜBER DIE UMGESTALTUNG DES GEIBELPLATZES IN LÜBECK.

EINE STUDIE von HARRY MAASZ, Lübeck.

Zuvor ein Wort von jenen Stadtplätzen, welche uns aus der Zeit des Mittelalters überliefert blieben, und deren harmonische Schönheit wir begannen erst vor wenigen Jahren wiederzuerkennen. Nicht jede Stadt vermag mit Stolz ihren Gästen mittelalterliche Kostbarkeiten mit jener unbeschreiblich schönen Patina zum erbaulichen Anschauen, zum Genießen vorzuführen; gar oft sind sie gänzlich verschwunden, oder wo sie noch vorhanden, zerstören Baulichkeiten mit stark „modernem" Einschlag die Verhältnisse, oder Denkmal und Pflanzengrün fielen wie Pilzsporen in den Organismus, diesen alsbald für immer zu zersetzen.

Noch hat unsere gegenwärtige Zeit ihre Ohnmacht Denkmäler aufzustellen oder in ein Stadtbild einzufügen nicht gänzlich überwunden, wenngleich ein stärkeres, gesunderes Empfinden unverkennbar im Anzuge begriffen ist. Bremens Bismarck und Moltke sprechen dafür, auch in Stuttgarts Sanierungsgebiet sind prächtige Anzeichen einer besseren Zeit unzweideutig festzustellen.

Was vom Stadtgärtner und von Verschönerungsvereinen auf diesen Plätzen geleistet ist und heute noch vielfach geleistet wird, ist schlimm und läßt auf eine gänzliche Verkennung der Anwendung von Pflanzengrün und Blumen im Stadtplatzorganismus schließen. „Wo ein Raum, pflanz' einen Baum, und wo ein Rasen entsteht, pflanze ein Blumenbeet" — früher hieß es — Teppichbeet. — Nach diesem Grundsatz wird verfahren. Hie Teppichbeet, da Staude, hie Blumenrabatte in raffinierter Anordnung, nach den Grundsätzen der Farbeneinheit und dem Komplementärfarbengesetz, da Rosenrabatte, Blütengruppe und Blattpflanzenanordnung! Ihnen werden Loblieder gesungen vom Publikum, welches die Blume, das Grün über alles liebt.

Was schert uns Gebäudegruppierung, was Verhältnis zwischen Platz und monumentaler Kirchenarchitektur! Anschlagsäulen, Selterbuden, Bedürfnisanstalt sollen verdeckt oder in Beziehung gebracht werden, und zum Denkmal gehört nun einmal der Hintergrund und der Vordergrund, die grüne Strauchwand und das Blumenbeet. Wer's am besten versteht ist Meister! Unvergleichlicher Fachmann, der, welcher, weil's so dankbar ist, dem Willen der Stimme des Bürgers folgt, statt in hartem Kampf das bessere durchzusetzen. Wer es gar versteht, ein Stadtwappen mit mancherlei Blumenfarben nach den Gesetzen der Heraldik ganz tadellos und musterhaft zusammenzustellen, wird als Künstler vom Bürger auf den Schild gehoben.

War's anders ehedem? Sicherlich! Der mittelalterlichen Stadt war jegliches gartenmäßiges Grün in den Straßen und auf Plätzen fremd! Die winkligen Straßen und Plätze duldeten keine Grünanlagen in ihrem Innern. Was bestand, neigte sich neugierig über die Mauer des Bürgergartens in das Straßenbild herab. Liebte man nun einmal den schattigen Sitzplatz vor der Haustür, so taten's wenige Bäume, deren Kronen geschoren wurden, damit sie so viel Schatten gaben, als man eben brauchte. An den Häuserreihen der Bürger sowie an öffentlichen Gebäuden standen geschorene Linden oder Ulmen, Rotdorn und auch wohl Akazien mit kugeliger Kronenform. Der Baum schien

mit der Architektur des Hauses verwachsen, er war eins mit ihr und dieser untergeordnet. In dieser Einheit und Unterordnung trug er zur Vollendung des Gesamtbildes bei.

Erst später, als die Stadt sich dehnte und reckte, als ihre Straßen sich über die Tore hinauszogen, als die dort bestehenden Baumalleen in die neueren Straßen einbezogen und weitere neue Straßen nach diesem Muster mit Bäumen besetzt wurden, glaubte man jeden Raum der Innenstadt ausnutzen zu müssen, man pflanzte Bäume und gesellte zum Baum des Platzes den Strauch, die Blume und den Rasen, denn —, so zeigt es die Natur da draußen vor den Toren, über die hinaus die friedliche Stadt sich nunmehr ausbreitete. Plattenbelag und Pflaster des Platzes galten als verpönt, sie wurden aufgerissen und durch Rasen ersetzt, der, um nicht betreten zu werden, mit niederen und höheren Eisengittern umgeben wurde. Die Mode machte der Kirchplatz mit und das Rathaus, das Schulgebäude und der Marktplatz. — Eisenach ist eben dabei, seinen Frauenplan „gärtnerisch“ zu „verschönern“. Oder hat es sich eines besseren besonnen, den vor einigen Jahren preisgekrönten Entwurf nicht auszuführen? — Die grünen Greuel wuchsen weiter wie Hefepilze und wachsen bis auf den heutigen Tag unaufhaltsam, und man grämt sich weidlich über unvermeidliche Hundeplage und Straßenroheit, man schafft mit kostspieligen Eisengittern eiserne Mauern, hinter denen die Blumen wie die Tiere eines zoologischen Gartens mühsälig gepäppelt, ein trauriges Dasein fristen. Die Luft, die Seele des kleinen Stadtplatzes, sein Verkehrsstaub, will den tau- und sonnebedürftigen Blumen nicht behagen.

Ist das Gartengrün im Bilde unserer mittelalterlichen Stadtplätze auf jeden Fall ein zersetzender Faktor? Nicht immer! Oft sogar kann es erquickend wirken auf das Auge, aber immer nur dort, wo es untergeordnet eingegliedert, wo der Akkord des Platzes durch nichts getrübt, voll auszuklingen imstande ist. Hier ist bescheidenes, im Hintergrund verweilendes Gartengrün für Ruhebedürftige und Beschauer ein willkommenes Inselchen, an welcher Straßenbahn und Wagenverkehr vorbeiströmen. Wer hier mit aufdringlichem Pflanzenmaterial arbeitet, zieht den Vorübergehenden für dieses an und lenkt den Blick und die Aufmerksamkeit vom eigentlich Wichtigen ab. Bescheidener Rasen, ein paar anspruchslose Sträucher, dazu hinter Bänken und Sitzplätzen Hecken und wenig Rotdorn und Hollunder, füllen den Akkord zum vollen, klangreichen aus.

Weils mir so nahe liegt, bringe ich aus Lübeck ein Beispiel. Die Abbildungen auf den Tafeln 18—20 zeigen zunächst, was aus dem prächtigen Stadtplatz im Innern Lübecks, dem „Koberg“, wurde, nachdem vor vielen Jahren, 60 mögen es sein, das Stadtplatzgrün hier seine Wurzeln schlug. Später, im Jahre 1889, wurde dem Dichter Geibel hier ein Denkmal gesetzt und mit der Ausschmückung des Platzes begonnen. Zum Denkmal gehörten nun einmal die Blumenstücke. Der alte „Koberg“ wurde nunmehr zum Geibelplatz.

Die Bilder dürften eine weitere Erläuterung des gegenwärtigen Zustandes überflüssig machen. Dann sollen sie zeigen, wie dem Platz seine Schönheit zurückgewonnen werden kann, nachdem das Grün bis hart an die Grenze des Erlaubten zurückgewiesen, die wunderbare Rhythmik der Gebäude freigemacht und das Geibeldenkmal aus der Mitte des Platzes gerückt wurde. Letztere Maßnahme halte ich für die notwendigste; ein besserer Platz, wie ihm hier in dem Ideenvorschlag angewiesen wurde, dürfte kaum gefunden werden.

Mit der Versetzung des Geibeldenkmals und seiner Neuerstellung in den Winkel zwischen Jakobikirche und Schulgebäude ist der Schlüssel für die Gestaltung des Platzes gefunden.

An Stelle von Rasen und Selterbude, von Anschlagsäule und Bedürfnisanstalt mit verdeckenden und verschönenden Bäumen und Sträuchern, der schlichte Brunnenplatz aus Plattenbelag und Kies. Nur so vermag man das seit alters her bestehende, unsagbar herrliche Stadtbild dem heutigen und späteren Geschlecht zurückzugewinnen.

Ich glaube, an der überaus großen Schaffensfreude und Freude an der Pflanze eines großen, vielleicht des größten Teiles unserer Stadtbevölkerung liegt es, daß unsere mittelalterlichen Städte so arm sind an wirklich schönen Stadtplätzen. Mit dem Augenblick, wo die Erkenntnis Allgemeingut ist, daß der Wert und die Schönheit des Geschaffenen nicht allein am Viel zu messen ist, sondern auch, sogar recht häufig, am weisen und klugen Zurückhalten und Einschränken, wird es wieder besser bestellt sein um unsere Stadtplätze.

Das gilt besonders allen denen, welchen ein ähnlich Los wie dem vorliegenden Platz beschieden ward. Das gilt aber auch vielen Stadtplätzen mit neuerem Geburtsdatum.

VON DER VERPFLANZUNGSPRAXIS GROSSER ALLEE- UND STRASSENBÄUME.

Von EMIL GIENAPP, Hamburg.

Die Städtehygiene und die neuzeitliche Städtebaukunst erfordern auch von der landschaftlichen Gartenkunst eine verständige Berücksichtigung ihrer volkssozialen, gesundheitlichen und städtebaulichen Forderungen, da bekanntlich gerade gärtnerische Pflanzungsmittel auf Grünplätzen oder in alleenartiger Anordnung, in gesellschaftlicher oder Einzelgruppierung nicht nur die wirksamsten Zweckmittel großstädtischer Luftverbesserung sind, sondern auch zur landschaftlichen und natürwüchsigen Verschönerung des Städtebildes gar nicht entbehrt werden können. Aus diesen Gründen ist es denn auch freudig und dankbar zu begrüßen, daß sich in den letzten Jahrzehnten sowohl in bau- und gartentechnischen Berufskreisen als auch im Schoße der Stadtverwaltungen und gemeindlichen Verbände, immer mehr das Verständnis dafür Bahn bricht und mit Aufwendung großer Kosten danach gestrebt wird, bei notwendigen Straßenregelungen und Stadtsanierungsarbeiten den vorhandenen älteren Baumwuchs unbedingt und nötigenfalls durch Verpflanzen zu erhalten und hiervon selbst starke Einzelbäume und ganze Alleenpflanzungen nicht auszuschließen. Durch jahrelange Versuche an vorgenommenen Probepflanzungen hat sich die praktische Gartenkunst hierin eine sichere Übung erworben und ganz bestimmte Ausführungs- und Hand-

habungsregeln für solche Verpflanzungsarbeiten zu eigen gemacht, so daß Bäume in solchen Größen und Stärken, die früher allgemein für unverpflanzbar erklärt wurden, heute keinerlei Schwierigkeiten mehr bereiten und fast gefahrlos weiterwachsen. Ja, selbst vor einem Verpflanzen großer Baume inmitten der Vegetationszeit schreckt man heute unter Umständen nicht mehr zurück, wenn notwendige bauliche Verhältnisse es gebieten, und die in Betracht kommende Baumart dem Grade ihrer Verpflanzungsempfindlichkeit nach sich nur irgendwie dazu eignet. Denn es ist eine in der Fachwelt wohlbekannte und durch die praktischen Ausführungsarbeiten immer wieder von neuem bestätigte Erfahrung, daß nicht alle Baumarten einen Verpflanzungsprozeß gleich gut vertragen, sondern hierbei sowohl zur Zeit der natürlichen Vegetationsruhe als auch im Zustande der Belaubung eine ganz verschiedene Empfindlichkeit zeigen. Die richtige Kenntnis dieses abweichenden Verpflanzungsentgegenkommens der verschiedenen Baumarten ist für die gärtnerische Praxis natürlich von großer Wichtigkeit, da davon das Gelingen der Arbeit ganz wesentlich abhängig wird. — Allgemein genommen, bereiten Baumarten mit sperrigem und grobem Wurzelvermögen, wie beispielsweise Eichen, Weiß-, Rot- und Hainbuchen (Hornbäume), Nüsse, Weiden, Birken und Pappeln größere Verpflanzungsschwierigkeiten als Baumarten mit biegsamer und feiner Bewurzelung, wie es bei Akazien, Linden, Ulmen, Platanen, Ellern, Vogelbeeren, Kastanien, Gleditschien u. a. m. der Fall ist. Auch die zeitliche Vornahme der Verpflanzungsarbeiten ist nicht bei allen Baumarten für den gleichen Zeitpunkt passend. Im Allgemeinen ist die Zeit hierfür zwar dann gekommen, wenn im Herbste mit der Beendigung der Vegetation die Triebbildung abgeschlossen ist und stärkere Fröste noch nicht eingesetzt haben; im Frühling also bis zu der Zeit, bevor der Austrieb beginnt und die Triebknospen noch unentfaltet sind. Im besonderen und als wichtige Ausnahme von dieser Regel hat aber die praktische Erfahrung gelehrt, daß z. B. Linden, Ulmen, Ahorn, Weiden, Platanen, Götterbäume (Ailanthus) und Vogelbeeren im Herbste und Frühling eine Verpflanzung gleich gut vertragen, wogegen starke Exemplare des Eschenahorns, der Pappeln, Weiß- und Roterlen, die verschiedenen Kastanienarten (Hippocastaneum, rubicunda, pallida, Pavie usw.), die Akazien, Gleditschien, Maulbeeren und Pflaumenarten den Frühling als Verpflanzungszeit vorziehen und die schwerwachsenden Eichen, Buchen und Nüsse diese Zeit geradezu bedingen, soll ihr Weiterwachsen mit einiger Sicherheit garantiert werden. Es hat sich in der Praxis aber noch weiter ergeben, daß auch die Größe der Beblätterung für ein gutes Fortwachsen nach der Verpflanzung nicht ohne Bedeutung ist. So zeigen z. B. die kleinblättrigen Linden- und Ulmenarten (Tilia europaea und parvifolia, Ulmus campestris und effusa) hierin ein geringeres Entgegenkommen als ihre großblättrigen Artgenossen (Tilia macrophylla und latifolia, Ulmus montana und vegeta), und auch die Silberlinden (Tilia alba und tomentosa) und die Pyramiden-Ulmen (Ulmus Dampieri) sind auffallend empfindlich, was sich nicht selten in dem noch späteren Zurückgehen ganzer Äste äußert. Dasselbe trifft in mehr oder weniger größerem Maße auch von dem Eschenahorn, den Pappeln, Weiden, Weiß- und Roterlen, Birken, Weichselkirschen und Prunus serotina zu, sobald es sich bei diesen um Bäume außergewöhnlicher Größe handelt. Als größerer Baum unverpflanzbar ist jedoch der Tulpenbaum (Liriodendron tulipifera), aus welchem Grunde er denn auch wohl ein recht seltener Gast unserer Park- und Gartenanlagen geworden ist. — Die Verpflanzung zur Sommerszeit ertragen am willigsten Ulmen und Linden; auch die Berg- und Spitzahorne (Acer platanoides und Acer pseudoplatanus) überwinden einen Verpflanzungsprozeß zu dieser Zeit verhältnismäßig leicht, wenn die nachherigen kulturellen Fürsorgegebote in bezug auf Sonnenschutz des Stammes durch Berohren und häufige Bewässerung gewissenhaft befolgt werden. Am kritischsten ist eine Verpflanzung in der Zeit, wo die Bäume die ersten Triebe bereits entwickelt, aber noch nicht zum Abschluß gebracht haben. Bäume, in diesem Wachstumszustande verpflanzt, gehen fast immer ein, und selbst die sonst so widerstandsfähigen Linden und Ulmen machen hiervon keine Ausnahme.

Als untrennbare Voraussetzung für ein sicheres Weiterwachsen nach dem Verpflanzen ist dann weiter als wichtiger Erfahrungssatz zu beachten, daß die bisherige Himmelsrichtung des Baumes auch die zukünftige bleiben muß, da anderenfalls leicht die Stamm- und Astrinde abplatzt, und der Baum ein unschönes Aussehen bekommt. Kommen Bäume aus dichten und geschützten Beständen in stürmische und freie Lagen, so müssen sie in den ersten Jahren eine Stammschutzdecke aus Rohrgeflecht oder Sackleinewand, die in besonders gefährdeten Lagen noch durch einen Lehmmantel verstärkt werden muß, erhalten. — Aus magerem in nahrhaften Boden versetzte Bäume muß die neue Pflanzstelle mit gutem Mutterboden ausgefüllt werden, damit die Wurzeln in den ersten Jahren genügend Nährstoffe aufnehmen und dem Baume zuführen können; umgekehrt ist bindiger Lehmboden mit Sandboden zu vermischen, um den jungen Wurzeln die Nahrungssuche zu erleichtern. — Im Herbste versetzte Bäume bedürfen im allgemeinen keiner besonderen Bewässerung, wenn der Boden nicht gerade ausnahmsweise locker und trocken ist. Bei einer Frühjahrspflanzung ist dagegen ein Angießen oder richtiger „Anschlämmen“ unbedingt notwendig; auch im Laufe des Sommers ist eine gründliche Bewässerung wiederholt vorzunehmen. Im übrigen kann noch als Tatsache angesehen werden, daß Bäume eine Verpflanzung von magerem auf fruchtbaren Boden im allgemeinen besser als umgekehrt vertragen, obschon die Bewurzelung im ersten Falle nicht gerade die kraftvollste sein dürfte.

Der Schnitt bleibt bei den verpflanzten Bäumen auf das Notwendigste beschränkt. Der Regel nach soll er über ein leichtes Auslichten nicht hinausgehen, und nur wo Zweige aus der Form heraustreten oder zu dicht sitzen, sind sie ganz zu entfernen. Erst im Jahre nach der Verpflanzung und wenn das Anwachsen als sicher gelten kann, wird ein regelrechtes Beschneiden mit der Rücksicht vorgenommen, daß dadurch keinem Baume seine natürliche und eigenartige Kronengliederung verloren gehen darf und ihm sein naturschönes Aussehen unbedingt belassen werden muß. — Von wesentlichem kulturellen Vorteil ist es, die neue Baumscheibe im Winter mit Laub oder strohigem Dünger zu belegen, um einem Auffrieren des Bodens und etwaigem Freilegen der Wurzelkrone vorzubeugen. Ebenfalls ist für eine sturmsichere Stützvorrichtung zu sorgen. Sie wird am besten aus entsprechend langen und starken Pfählen derart hergerichtet, daß je nach Größe und Standplatz des Baumes zwei bis vier Stück mit Metertiefe um ihn angeordnet

und oben zu einer Stützeinheit bockartig verbunden werden. Die hierbei zur Verwendung kommenden Bindemittel (Taue, Kokosstricke, Patentbaumbänder usw.) dürfen aber nur so fest angezogen werden, daß sie einem etwaigem Sinken des Baumes auf dem neuen Standplatze nachgeben können, um das „Aufhängen" des Baumes zu verhüten; auch müssen die Pfähle so weit vom Baume abstehen, daß sie keine Druck- und Scheuerstellen an Ast und Rinde verursachen. Zur Sicherung ihrer Haltbarkeit sollen die Pfähle in noch frischem Zustande vorher mit Kupfervitriol oder Karbolineum getränkt oder geteert bzw. gebrannt sein und möglichst aus widerstandsfähigem Kiefern-, Fichten-, Lärchen- oder Eschenholz bestehen. —

Was dann die eigentlichen Verpflanzungsarbeiten und ihre praktische Ausführungsform anbetrifft, so sind hierbei vorwiegend zwei Praktiken gebräuchlich, und zwar die Verpflanzung mit oder ohne Erdballen. Die letztere ist die am häufigsten angewandte Methode, da sie fast zu jeder frostfreien Jahreszeit und mit ziemlich einfachen und wenigen Hilfsmitteln möglich ist, wogegen die erstere nur bei Frostwetter und auch dann nur gefahrlos vorgenommen werden kann, wenn der Ballen hierfür wenigstens ein Jahr vorher entsprechend vorbereitet worden ist. Dies geschieht in der Weise, daß man rings um den zu verpflanzenden Baum während der laublosen Zeit einen seiner Größe entsprechenden, rd. 30 cm breiten und etwa 120 cm tiefen Graben auswirft, die hierin vorhandenen Wurzeln mittels Spatens oder Säge beseitigt und den Graben wieder mit lockerer, humusreicher Garten- oder leichter Komposterde anfüllt, damit sich an den Wurzelschnittstellen recht viele Saugwurzeln bilden und das Wurzelwerk sich überhaupt innerhalb des abgestochenen Ballens verdichtet, wodurch nicht nur ein besseres Zusammenhalten des Ballens, sondern auch das spätere Anwachsen des Baumes ganz erheblich gefördert wird. Im Herbste der beabsichtigten Verpflanzung wird bei Eintritt stärkeren Frostes der Graben wieder ausgeworfen und der Ballen in der entsprechenden Größe auch von unten her freigegraben, so daß er ordentlich durchfrieren kann. Seine Fortbewegung erfordert die Benutzung eines mit breiten Rädern versehenen, standfest gebauten niedrigen Wagens, der auf unterlegten Bohlen und in solcher Vertiefung gegen den Baum geschoben wird, daß der Wurzelballen durch Umlegen des Stammes paßrecht, mit der Krone nach hinten, auf ihn zu liegen kommt. Ein anderes Verfahren ist, den Wurzelballen mit einem kistenartigen Bretterverschlage zu umgeben, um das sichere Zusammenhalten des Ballens zu erzwingen. An Stelle eines Wagens können auch über Rundhölzer gelegte und hierüber rollbare Bohlen als Beförderungsmittel dienen, wobei jedoch zu beachten ist, daß die Rundhölzer immer rechtzeitig vorweg gelegt werden und nicht unter der Last herausrollen, wodurch diese natürlich unbewegbar wird. Zur Fortbewegung der schweren Last sind immer eine größere Anzahl handfester Leute und in der Regel auch Pferdekräfte erforderlich. — Wesentlich einfacher gestaltet sich die Verpflanzung ohne Frost- oder Erdballen, weil hierbei die fortzubewegende Last wesentlich geringer ist. Nachdem hier der Baum mit seinem Wurzelwerk durch vorsichtiges Abgraben von allen Seiten und auch von unten her freigelegt ist, wird das mit Stroh oder alten Decken belegte Hinterteil eines gewöhnlichen Last- oder Ackerwagens, besser aber noch ein besonders für diese Zwecke konstruierter, mit einem bockartigen Gestelle und lenkbarem Leitrade, starkem Befestigungshaken usw. ausgerüsteter Verpflanzungswagen, in einer vorher geschaffenen, schräganlaufenden Vertiefung so gegen den Baum aufgerichtet, daß er nach Befestigung durch Zurückbiegen der Wagenzunge mit dem Wurzelballen genau auf den Wagen zu liegen kommt. Mit nach hinten gerichteter und lose zusammengebundener Krone wird der Baum dann auf seinen neuen Standplatz gefahren und hier durch Aufrichten des Wagens vorsichtig in die vorher nach Breite und Tiefe genau vorgerichtete Pflanzgrube gesenkt, wobei der etwaigen Gefahr des Umschlagens durch in der Krone befestigte und von handfesten Männern gehaltene Taue begegnet wird. Wenn bei Höher- oder Tieferlegung von Straßen, wie dies in dem letzten Jahrzehnt infolge Ausdehnung städtischer Weichbilder und damit zusammenhängender Sanierungsarbeiten recht häufig der Fall ist, die Verpflanzung ganzer Alleen notwendig wird, ergibt sich in der Regel eine sehr einfache Ausführungsmöglichkeit, da hierbei die Bäume nur entsprechend der neuen Höhenlage der Straße entweder höher oder tiefer zu setzen sind. Dies geschieht in der Weise, daß man den zu verpflanzenden Baum an einem Flaschenzug, der an einem neben ihm aufgestellten Gerüste angebracht ist, festmacht und ihn dann völlig freigräbt. Je nach Erfordernis wird er dann mittels des Flaschenzuges auf seine neue Pflanzhöhe gehoben oder gesenkt, die natürlich vorher genau festgestellt und durch Erhöhen oder Vertiefen vorgerichtet sein muß. — Dem Grunde nach sind die angegebenen Verpflanzungsweisen auch bei Nadelholzbäumen anwendbar, jedoch mit der Einschränkung, daß diese nur mit Ballen verpflanzbar sind und in so großen Exemplaren, wie Laubhölzer dies vertragen, überhaupt nicht mehr ihren Standplatz ohne Gefahr ändern können und nur selten weiterwachsen. Auch ist Bedingung, daß alle verpflanzten größeren Nadelhölzer täglich mit dem Schlauche abgespritzt werden, damit ihre harzigen Zellen- und Triebspitzen immer feucht und arbeitsfähig erhalten bleiben. Insbesondere gilt dies von den grob- und sperrwurzeligen und in der Regel nur wenig ballenhaltenden Pinus-, Picea- und Abies-Arten, weniger von den feinwurzeligen und hiermit einen festen Ballen bildenden Arten und Formen der Thuya, Chamaecyparis und Taxus.

DIE UMLEGUNG DER STRASSENBAUKOSTEN NACH DEM FLUCHTLINIENGESETZ.

Von Dr. STREHLOW, Oberhausen (Rhld.).

In Heft 12 des zehnten Jahrganges dieser Zeitschrift vom 1. Dezember 1913 bringt Herr Professor Nußbaum in Hannover einen Vorschlag, die Straßenbaukosten nicht wie bisher nach der Frontlänge, sondern nach dem Werte der Grundstücke auf die Anlieger zu verteilen. Die Bedeutung der so angeschnittenen Frage läßt es wohl berechtigt er-

scheinen, auf den Gedanken etwas näher einzugehen und diesen vielleicht noch etwas weiterzuspinnen.

Jeder Praktiker, der mit der Verteilung der Straßenbaukosten auf die Anlieger etwas zu tun hat, kann sich des Gedankens nicht erwehren, daß die heute übliche Verteilungsart durchaus nicht befriedigt. Auf eine Ursache dieser Tatsache hat Herr Professor Nußbaum in dem oben angezogenen Artikel aufmerksam gemacht. Der Verteilungsmaßstab nach der Frontlänge ist unbefriedigend; die vorgeschlagene Verteilung nach dem Werte würde den Verhältnissen zweifellos besser entsprechen.

Aber auch bei dieser Verteilungsart bliebe noch eine ganze Reihe von Unstimmigkeiten, die aus dem gesamten Aufbau des Umlegungsverfahrens sich ergeben.

Der A. hat von dem B. ein Haus gekauft, das vor Erlaß des Ortsstatuts gebaut ist. Er will nun einen kleinen Anbau ausführen und erfährt zu seinem Staunen, daß er Straßenbaukosten zahlen soll, womöglich eine Summe, die größer ist als die Kosten des Anbaues. Natürlich unterläßt er sein Vorhaben und hilft sich, so gut er kann.

Der Fall liegt aber manchmal in der Praxis noch krasser. Der B. hat das Haus vor Erlaß des Ortsstatutes gebaut, nach dessen Erlaß aber einen Anbau ausgeführt, ohne daß man ihn an der noch nicht fertiggestellten Straße zu Straßenbaukosten bzw. zu ihrer Sicherstellung herangezogen hätte, sei es weil man zunächst das Recht nicht zu scharf handhaben wollte oder sich über die Art der Handhabung nicht klar war. Der A. kauft nun das Haus nach einer Reihe von Jahren und wird kurz darauf nach Abrechnung der Straße zu Straßenbaukosten herangezogen. Er hat damit natürlich nicht gerechnet und gerät in finanzielle Schwierigkeiten.

Es ist überhaupt unnatürlich, daß der eine Anlieger, der vor Erlaß des Ortsstatuts gebaut hat, von den Straßenbaukosten bis zur Wiedererrichtung eines Neubaues freibleibt, obwohl er vielleicht jahrelang im Genuß der ausgebauten Straße ist, während der Nachbar, der nach Erlaß des Ortsstatutes baut, sofort zahlen muß.

Das ist naturgemäß alles für den Laien unverständlich und bringt Ärger, Verdruß und finanzielle Schwierigkeiten. Um dem zu entgehen, wird oft genug seitens der Verwaltung auf die volle Ausnutzung des Gesetzes verzichtet, wie im zweiten angeführten Falle, und die Mißstimmigkeit wird dann später nur um so größer.

Die Anlieger einer breiten Hauptverkehrsstraße, die den Verkehr zwischen zwei Stadtteilen vermittelt, müssen außerordentlich hohe Straßenbaukosten bezahlen, während an dem über das Normale hinaus Geleisteten die beiden in Frage kommenden Stadtteile mindestens ebenso stark beteiligt sind als die Anlieger. Die Grundstückswerte an dieser Straße sind vielleicht zurzeit noch so gering, daß durch die hohen Straßenbaukosten die Bebauung zurückgehalten wird.

Wirtschaftlich ungesund ist es ferner, daß der Grundstücksbesitzer in einer Zeit belastet wird, in der er diese Belastung am schwersten empfindet, nämlich in dem Augenblicke, in dem er bauen will, während sein Nachbar, der nicht zu bauen beabsichtigt, den werterhöhenden Vorteil der Straße auch hat und ihn unter Umständen in klingende Münze umsetzt, obwohl er einen Beitrag dazu nicht geleistet hat. Das Hinterlegen der Straßenbaukostensumme oder ihre Sicherstellung durch Eintragung bietet dabei dem Bauenden kaum einen Vorteil gegen die unmittelbare Einzahlung; seine wirtschaftliche Kraft oder sein Kredit wird in jedem Falle um diese Summe gekürzt.

Dazu kommen noch die vielen juristischen Unklarheiten, z. B. die unbestimmte Auslegung des Begriffes der historischen Straße und des Umbaues, der einem Neubau gleich zu erachten ist.

Die Praxis einiger Städte hat versucht, wenigstens nach einigen Richtungen einen Ausgleich zu schaffen. Der Gedanke, daß die Hinterlegung keinen wesentlichen Vorteil gegenüber der unmittelbaren Bezahlung bietet, und daß das Interesse an dem Ausbau einer einzelnen Straße nicht auf die Anlieger allein beschränkt ist, hat bei einigen Gemeinden zu dem Beschluß geführt, die Einzahlung à fonds perdu vor Erteilung der Bauerlaubnis bei der nicht fertiggestellten Straße zu fordern, sich also die Entschließung darüber, wo, wann und wie diese Summe verwertet wird, vorzubehalten. Einige Gemeinden sind auch dazu übergegangen, Grundrentenanstalten einzuführen, die dem Bauenden die Zahlung durch Auflösung in eine langfristige Rente erleichtern sollen.

Trotz aller Bemühungen ist es aber der Praxis nicht gelungen, eine allseits befriedigende Lösung zu finden, weil sie durch die rechtlichen Grundlagen des ganzen Verfahrens eingeengt ist. Und diese Grundlagen sind heute zweifellos veraltet und bedürfen dringend einer Neugestaltung.

Der Vorschlag von Nußbaum bedeutet zwar eine Verbesserung, faßt aber die Aufgabe in seinem ganzen Umfange nicht, weil er nur auf eine äußere Seite der Sache eingeht.

Wenn der Wert der anliegenden Grundstücke für die Verteilung maßgebend sein soll, wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß die werterhöhende Wirkung der Straßenanlegung die Straßenbaukostenpflicht bedingt, so muß man zunächst zugeben, daß das unbebaute Grundstück an dieser Werterhöhung ebenso teilnimmt als das bebaute. Der Grundbesitzer heimst diesen Wert beim Verkauf ein, der Bauende muß ihn bezahlen. Bebaute und unbebaute Grundstücke müßten also nach ihrem Werte gleichmäßig beitragen.

Wenn man weiter zugibt, daß das Interesse an dem Ausbau einer bestimmten Straße nicht auf die Anlieger allein beschränkt zu sein braucht — ein Zugeständnis, das, wie bereits gesagt, eine Reihe von Gemeinden schon in die Praxis umgesetzt haben —, so ist es kein weiter Schritt mehr bis zu dem Grundsatz, daß die Straßenbaukosten auf den gesamten anbaufähigen und bebauten Grundbesitz umzulegen sind, denn, ganz allgemein gesprochen, entsteht ja auch dem inneren ausgebauten Kerne durch die fortschreitende Erweiterung des Stadtgebietes fortlaufend Grundrente.

Wenn man endlich anerkennt, daß die Bezahlung der Straßenbaukosten von seiten des Pflichtigen in voller Summe eine Erschwerung der Bautätigkeit besonders in Zeiten allgemeiner Kreditnot darstellt, und wenn bereits eine Reihe von Gemeinden Grundrentenanstalten gebildet haben, um diese Schwierigkeit zu beseitigen, so wird man sagen müssen, daß die Auflösung in eine ewige Rente die wirtschaftlichste Lösung wäre.

So kommt man ohne Zwang zu der Folgerung, daß eine Umlegung der gesamten in einer Periode, etwa in einem Jahre, entstehenden Straßenbaukosten auf den gesamten Wert der bebauungsfähigen und bebauten Grundstücke die natürlichste Lösung darstellt. Das hieße nichts anderes, als die Straßenbaukosten, gleichgültig, wo sie entstanden, als Zuschlag zu der Grundsteuer zu erheben.

Die bisherigen Erörterungen beschränken sich auf die sogenannten vorhandenen Straßen. Die Unternehmerstraße muß natürlich besonders behandelt werden.

Auch hier ergibt sich aus dem leitenden Grundgedanken der Verteilung der Lasten nach den Vorteilen in einfacher Weise die Forderung, daß der Unternehmer auf seine Kosten die Straße zu schaffen und in einen Zustand zu bringen hat, daß sie den einfachsten Anforderungen an vorhandene Straßen genügt, die u. U. ortsstatutarisch festzustellen wären. Dann tritt sie in die Reihe der vorhandenen Straßen und unterliegt deren Beitragspflicht. Heute werden die Straßenbaubedingungen bei Unternehmerstraßen durch Straßenbauverträge geregelt, die an Buntscheckigkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Einige Schwierigkeit bietet der Fall, wenn die Durchführung einer Straße im öffentlichen Interesse gegen den Willen der Grundbesitzer notwendig wird. Wie sollen da die Kosten des Grunderwerbs und des ersten Ausbaues, also die Kosten der Herstellung der vorhandenen Straße eingezogen werden? Es wird sich da meist um Verkehrsstraßen handeln, bei denen ein Teil der Kosten wohl immer im öffentlichen Interesse aufgewendet wird, der deshalb auch von der Gemeinde zu tragen ist. Den Rest auf die Anlieger abzuwälzen, wird immer erwünscht und zum Ausgleich der Grunderwerbskosten erforderlich sein. Das ist schon heute auf Grund des Kommunalabgabengesetzes möglich. Das Verfahren ist allerdings recht umständlich; es dürfte aber nicht allzu schwierig sein, hier ergänzende, vielleicht auch neues Recht schaffende Bestimmungen zu treffen.

Das ganze Umlegungsverfahren würde sich also folgendermaßen darstellen. Die Kosten des ersten Ausbaues, also die Herstellung der vorhandenen Straße sind von den Anliegern sofort zu zahlen, bei der Unternehmerstraße vollständig, bei der im öffentlichen Interesse anzulegenden Straße im Rahmen ihres Interesses. Als Verteilungsmaßstab gilt der Wert der anliegenden Grundstücke. Alle anderen Kosten, die durch den Ausbau der vorhandenen Straßen entstehen, werden von Zeit zu Zeit auf den gesamten bebauten und anbaufähigen Grundbesitz nach Maßgabe seines Wertes verteilt und erhoben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß ein so aufgebautes Umlageverfahren eine große Vereinfachung und, was besonders bedeutsam ist, eine große Erleichterung des Anbaues bedeutet. Der Grundbesitzer kann sich die Kosten des Aufschlusses leicht berechnen, diese Kosten gehen nicht über den Rahmen des zurzeit notwendigen hinaus, der Bauende wird nicht belastet, und das ganze Verfahren ist durch die Loslösung von dem Bauzeitpunkte für die Verwaltung denkbar einfach und übersichtlich.

Die heute herrschenden gesetzlichen Bestimmungen gehen in ihren Grundlagen aus von der Konstruktion einer radial abgeschnürt sich ausdehnenden Stadt, bei der man von der gepflasterten Straße hinaustritt auf den Acker; hier mögen sie berechtigt sein. Man ist in letzter Zeit aber auch bei den Städten bestrebt, zu einer freieren Siedlungsform überzugehen, zu einer Form, bei der die vorhandene Straße immer mehr in den Vordergrund tritt.

Die freie oder freiere Ansiedlung erfordert möglichste Erleichterung des Anbaues. Bei ihr würde sich das herrschende Verfahren, das heute schon Mißstimmigkeiten genug zeitigt, zur Unnatur verzerren. Deshalb ist eine Abänderung des Verfahrens dringend erforderlich.

Es befremdet, daß der Entwurf des Wohnungsgesetzes vom 25. Januar 1913 zu dem so zutage liegenden Problem keine Stellung nimmt. Im allgemeinen strebt er ja durch Artikel I die freiere Siedlung an und sucht den Anbau nach Möglichkeit zu erleichtern. Der Entwurf beschränkt sogar, um diesen Zweck zu erreichen, das Bauverbot der Gemeinden und nimmt ihnen dadurch eine der wichtigsten Handhaben für das jetzige Umlegungsverfahren, ohne einem neuen Verfahren den Weg zu öffnen.

Es ist nicht zu verkennen, daß die gesetzmäßige Behandlung des Problems nicht ganz leicht ist. Trotzdem dürfte man bei der wirtschaftlichen Bedeutung der Sache und bei ihrem engen Zusammenhang mit der Frage der freieren Siedlung und der herrschenden Realkreditnot meines Erachtens vor einem Versuch der Lösung nicht zurückschrecken, selbst dann nicht, wenn diese eine völlige Aufhebung des Fluchtliniengesetzes von 1875 und eine Hineinarbeitung der gesamten Bestimmungen in das neue Wohnungsgesetz bedeuten würde.

ZUR GARTENSTADTBEWEGUNG.

EINE KURZE ERWIDERUNG AUF DIE AUSFÜHRUNGEN DES HERRN DIPL.-ING. WEHL IN HEFT 12, DEZEMBER 1913, DIESER ZEITSCHRIFT.

Von Dipl.-Ing. ALTHOFF.

Herr Dipl.-Ing. Wehl veröffentlicht in Heft 12, 1913, zwölf Leitsätze, die sich mit dem Mietshaus und dem Kleinhaus befassen. Herr Wehl bittet um Widerlegung. Meines Erachtens wird einem das nicht allzu schwer gemacht, denn die Leitsätze enthalten eine Reihe von inneren Widersprüchen und gehen vielfach von ganz falschen Voraussetzungen aus. Zu den einzelnen Punkten ist folgendes zu bemerken.

Zu 1. Der Bodenpreis von 70 bis 100 Mk. für 1 qm geregelten Baulandes soll als richtig vorausgesetzt werden, und für die weiteren Besprechungen mit 85 Mk. im Mittel gerechnet werden.

Zu 2. Die Behauptung, daß der Hauptanteil von diesem Bodenpreise auf die Regelungskosten entfalle, kann nur in den allerseltensten Fällen zutreffen. Rechnen wir ganz ungünstig, daß von dem Rohland $^1/_3$ zu Straßen und Plätzen abgetreten werden muß, und daß die Straßenbaukosten das Bauland mit 8 Mk. für das Quadratmeter belasten, so bleibt als Einheitspreis für das Quadratmeter Rohland immer noch

$$85 \cdot {}^2/_3 - 8 = \text{rd. } 50 \text{ Mk.}$$

übrig, also immer noch weit über die Hälfte.

Daß die Bodengesellschaften in der letzten Zeit mit weniger großem Gewinn arbeiten, ist allerdings richtig; aber wir fragen mit Recht, wer hat den Gewinn zwischen dem landwirtschaftlichen Werte und dem jetzigen Baulandwert eingesteckt? Die Preissteigerung von 1 auf 50 Mk. läßt sich doch nicht wegleugnen.

Daß zufällig die erschließende Bodenverwertungsgesellschaft das Gelände viel zu teuer von einer Vorgängerin eingekauft hat, ist doch schließlich — gelinde ausgedrückt — ihre eigene Unvorsichtigkeit. Alles in allem, den Hauptanteil von dem Baulandpreis nehmen nicht die Regelungskosten in Anspruch, sondern irgendein Grundstückshändler,*), der rechtzeitig sein Gelände um hohen Preis an eine Bodenverwertungsgesellschaft losschlug.

Zu 3. In diesem Leitsatz steckt ein Widerspruch. Es wird gesagt, die Baukosten betragen das Drei- bis Fünffache des Bodenwertes, sagen wir rund das Vierfache. Es setzen sich also die Gesamtkosten zusammen aus $^4/_5$ Baukosten und $^1/_5$ Bodenwert. Wird die Zimmermiete, wie geschehen, mit 260 Mk. angenommen, so entfällt auf den Bodenwert 52 Mk., und nicht 30 bis 40 Mk., wie der Verfasser behauptet.

Der Wert einer Baustelle wird mit 60—100000 Mk. angegeben. Bei dem angenommenen Bodenpreise von 85 Mk. ergibt das eine Grundstücksfläche von 700 bis 1200 qm und, bei $^2/_3$ zulässiger Bebauung, Wohngebäude von 470 bis 800 qm Grundfläche. In Groß-Berlin mögen das normale Bauten sein, anderswo nicht.

Zu 4. Daß sich die Baukosten für 1 cbm umbauten Raumes im Mietshause billiger stellen als im Kleinhause, wie Herr Wehl anführt, läßt sich nicht unter allen Umständen behaupten. Doch darauf kommt es auch nicht an. Nicht billiger sollen die Menschen im Kleinhause wohnen, sondern besser; 1 cbm Raum im eingeschachtelten Mietshause ist 1 cbm Raum im freien Kleinhause bei weitem nicht gleich wertig.

Zu 5. Daß die durchschnittlichen Wohnungsverhältnisse Groß-Berlins hinsichtlich der gesundheitlichen Vorzüge und der Preiswürdigkeit allen anderen Großstädten überlegen sind, wird ganz entschieden bestritten.

Zu 6. Eine Preissteigerung des Grund und Bodens durch die Grundwertsteuer hat sich noch nirgends in erheblichem Maße nachweisen lassen. Vollends unhaltbar erscheint es, sie für die dichte Bebauung Groß-Berlins verantwortlich zu machen. Mit der Behauptung, daß die Staffelbauordnungen unerfreuliche Wohnungsverhältnisse geschaffen hätten, dürfte der Verfasser in Fachkreisen wohl ganz allein dastehen.

Zu 7. Daß in den unmodern gewordenen alten Wohnvierteln die Wohnungen am billigsten sind, ist selbstverständlich; auch daß die Besitzer solcher Häuser schwer zu kämpfen haben, ist bekannt. Die Gründe dafür lassen sich natürlich nicht in Leitsätzen zusammendrängen; aber ob wohl die Not der Besitzer ebenso groß wäre, wenn es Kleinhäuser mit soliden Hypotheken wären?

Zu 8. Der Verfasser sagt, daß in der Nähe Groß-Berlins Nettobauland für 6 Mk. genug vorhanden, also die Grundbedingung für Entstehung von Kleinhäusern durchaus gegeben wäre. Vielleicht kann auch noch angegeben werden, wie lange die Arbeiter, die hier wohnen sollen, bis zur Arbeitsstätte haben und wieviel sie für Fahrgeld entrichten müssen.

*) Sehr oft der Urbesitzer selbst. D. S.

Zu 9. Die Gemeinden allgemein als Feinde der Gartenstädte hinzustellen ist übertrieben. Im Gegenteil, viele Stadtverwaltungen stehen der Bewegung freundlich gegenüber; nur hier und da stellen sich die Hausbesitzer in der Stadtverordneten-Versammlung den Kleinhaussiedlungen feindlich gegenüber, weil sie deren Wettbewerb fürchten.

Zu 10. Die Ausführungen sind zu allgemein gehalten, als daß man zahlenmäßig darauf eingehen könnte. Im übrigen fühlen sich gerade die Ulmer in ihren Kleinhäusern überaus wohl, trotzdem sie keine Doppelfenster und nur 30 cm starke Wände haben. Gerade Ulm ist ein schlagender Beweis für die Lebensfähigkeit des Kleinhauses; man sollte es deswegen in diesem Zusammenhange eigentlich nicht nennen.

Zu 11. Was es für gute Gründe sein mögen, die Kapitalisten und Kommunen in Groß-Berlin davon abzuhalten, Kleinhäuser zu beleihen, ist nicht recht verständlich. Ich bin überzeugt, daß das Kleinhaus eine ebenso sichere Kapitalsanlage ist, als das Mietshaus und sonstige sogenannte große Objekte; öffentliche Gelder (Landesversicherungen, Reichsamt des Innern usw.) stehen, im Gegensatz zur Behauptung des Verfassers, wenn auch nicht in ausreichendem, so doch in immer steigendem Maße dem Kleinhause zur Verfügung; bei einer demnächst erstehenden Kleinhaussiedlung in Erfurt hat die Geldbeschaffung bislang die wenigsten Schwierigkeiten gemacht.

Im Rahmen einer kurzen Erwiderung war es natürlich nicht möglich, auf jeden in den Leitsätzen angeführten Punkt ausführlich einzugehen. Es dürfte aber schon aus vorstehenden kurzen Strichen deutlich genug hervorgehen, daß die Leitsätze eine sachliche Kritik nicht vertragen.

Aus den weiteren Ausführungen des Verfassers könnte man schließen, daß sich die Anhänger des Kleinhauses in Groß-Berlin allein an schönen Worten begnügt hätten, das trifft doch wohl nicht zu. Die Kleinhaussiedlung „Ideal" in Britz ist doch ein schöner Erfolg, der auch praktisch die Vorzüge des Kleinhauses im besten Lichte zeigt.

Die vom Verfasser am Schluß seiner Ausführungen angeregten Ausstellungen verbunden mit Vorträgen aus der Praxis sind meines Erachtens sehr geeignet, Klarheit über Mietshaus und Kleinhaus zu schaffen und manche Vorurteile zu beseitigen; denn daß nicht aller Segen im Kleinhause ruht, darin dürften mit dem Verfasser wohl die meisten Fachleute übereinstimmen; aber daß das Kleinhaus neben dem hohen Mietshause in Zukunft seinen Platz behaupten wird, darf nach den bisherigen Erfahrungen ebenso als sicher angenommen werden.

Die vom Verfasser veröffentlichten Leitsätze scheinen aber als Grundlage zu einem solchen Vorgehen nicht klar genug und nicht richtig genug.

DAHLEM, EINE MÖGLICHKEIT —!

Hierzu die Tafeln 11 und 12, die bereits der No. 2 beigelegt worden sind.

Von K. BOGLER und TH. KRAUSE, Architekten, Berlin-Zehlendorf.

Der neue Bebauungsplan der Königl. Domäne Dahlem sieht die Errichtung umfangreicher Staatsbauten vor, die, großzügig aneinander gereiht, sich in bedeutender Länge durch den Ort erstrecken sollen. Es sind Lehranstalten und Museen, die hier geplant sind, die Forschungsinstitute der Universität sollen vereinigt werden. So erhält Dahlem

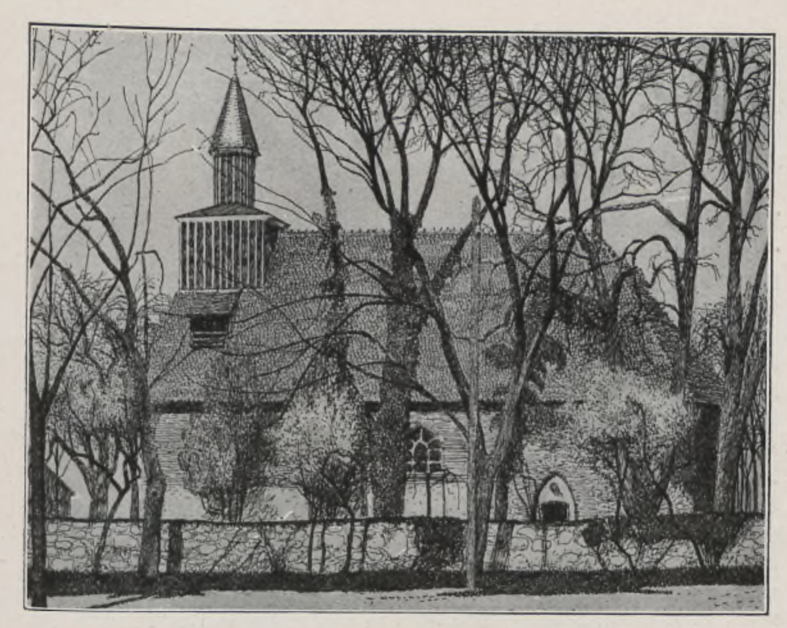


Abb. 4. Alte Dorfkirche.

sein ausgesprochenes Gepräge als Pflegstätte der Künste und Wissenschaften. Das kommt in dem neuen Bebauungsplan zum Ausdruck; und wenn trotzdem noch nicht alle Wünsche heutiger Programmforderungen erfüllt werden, so liegt das daran, daß sie immer noch an der Macht der tatsächlichen Verhältnisse scheitern. Bedenkt man den langen Kampf, den es gekostet hat, nur den notwendigsten Forderungen des künstlerischen Städtebaues Geltung zu verschaffen, so kann man es verstehen, wenn bei allen bedeutenden städtebaulichen Gruppierungen der jüngsten Zeit die Gartenkunst als solche zu wenig zu Worte gekommen ist. Das ist besonders bedauerlich für Dahlem, weil hier der Staat mit wirklich bedeutenden Gedanken auf den Plan tritt. Gewiß kann eingewendet werden, daß bei seinem Plan der Gartenkunst in der Ausgestaltung von Innenhöfen usw. dankbare Aufgaben gestellt sind; doch nirgends ist ihr Gelegenheit geboten, unmittelbar als Gegengewicht zu den Massen künstlerisch bedeutsamer Bauten zu wirken. Hier soll unsere Arbeit eine Möglichkeit zeigen. Im Mittelpunkt des Ortes, bei der alten Dorfkirche, die, bisherige Trägerin der Geisteskultur, als geschichtliches Denkmal erhalten bleibt, erstehen um große Platzanlagen die repräsentativen Gebäude. Hier befindet man sich im Herzen der modernen Stadt der Wissenschaften, und hierher gehört auch das Verwaltungsgebäude, das Amtshaus. Die häßlichen absperrenden Eisengitter fallen fort, grüne Rasenflächen, Baumreihen und Blumenschmuck treten an ihre Stelle. So schafft die Gartenkunst mit den ihr eigentümlichen Mitteln den Raum, der die Monumentalität der Baumassen in günstigste Erscheinung treten läßt; dabei wahrt sie ihre Selbstständigkeit wie dort, wo man Freiflächen für sie im Bebauungsplan besonders ausgespart hat. Mit Recht wird daher betont, daß bei der Gruppierung öffentlicher Bauten nicht nur baukünstlerische Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind, sondern daß auch der Gartenkunst wieder dazu verholfen werden muß, zur restlosen Befriedigung des städtebaulichen Bildes beizutragen, und das wird um so mehr Forderung der Zeit werden, je mehr wir neben der Lösung der technischen und wirtschaftlichen Probleme modernen Städtebaues auch der künstlerischen Lösung gerecht zu werden suchen.

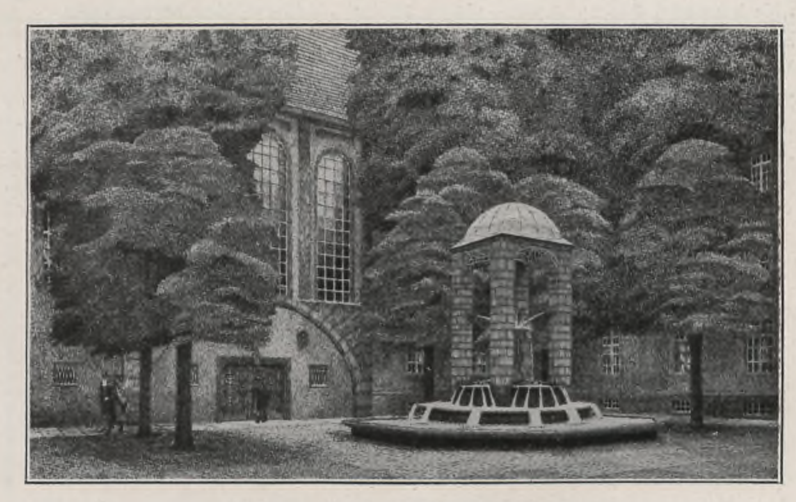


Abb. 5. Geplantes Brunnenhäuschen.



INTERNATIONALER WETTBEWERB ZUR ERBAUUNG VON VILLE OUN LIDO-VENEDIG. Auf der rund 70000 qm großen Landzunge am Lido-Venedig, welche sich an der Strandpromenade, zwischen dem Grand-Hôtel des Bains und dem Excelsior Palace erstreckt und weitaus die schönste Lage des Seebades einnimmt, beabsichtigt die Compagnia dei Grandi Alberghi als Grundbesitzerin, 40 elegante Villen zu erbauen, welche den modernsten Anforderungen entsprechen.

In anbetracht der Wichtigkeit dieser Lage, die ja den Reiz des Lido bildet, hat sie dafür einen „Internationalen Wettbewerb“ zwischen Ingenieuren und Architekten, mit Prämien von zusammen 25000 Lire eröffnet.

Den Mitbewerbern ist hinsichtlich der Einteilung des Baugrundes, sowie auch für den architektonischen Stil und für die allgemeine Stimmung des Entwurfes freie Wahl gelassen.

Der Eingabetermin verfällt am 30. Juni d. J.

Die Kommission zur Begutachtung der einlaufenden Entwürfe besteht aus folgenden Herren:

Prof. Ing. Giovanni Bordiga, Präsident des Collegio Veneto der Ingenieure, Präsident des Königl. Instituts der schönen Künste;
Comm. Prof. Arch. Manfredo Manfredi, Abgeordneter, Direktor der Arbeiten für das Monument Victor Emanuels des II. in Rom;
Comm. Hugo Ojetti;
Cav. Uff. Ing. Fulgenzio Setti, Städt. Oberingenieur Venedig;
Comm. Prof. August Sezanne, Kunstmaler;
Comm. Advokat Ettore Sorger;
Comm. Nicola Spada.

NB. Mit etwaigen Anfragen haben sich die Bewerber an die Compagnia Italiana dei Grandi Alberghi (Section Concorso) Venedig zu wenden.

Ein internationaler Wettbewerb, doch kein internationales Preisgericht. — Wie reimt sich das zusammen?

Im öffentlichen WETTBEWERBE UM ENTWÜRFE ZU EINEM BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS RECHTSSEITIGE HAVELGELÄNDE des Kreises Osthavelland waren rechtzeitig 46 Entwürfe eingelaufen und 1, wie sich aber erst nachträglich herausstellte, verspätet. Von diesen 47 Entwürfen sind im ersten Rundgange 16, im zweiten ebenfalls 16 ausgeschieden worden, so daß 15 für den dritten Rundgang verblieben, und zwar außer den preisgekrönten und angekauften noch No. 1 „Siebenhügelstadt“, No. 3 „Viel Grün“, No. 13 „Nachwuchs“, No. 15 „1913—1914“, No. 16 „Keine halben Maßnahmen“, No. 19 „Havelbrücke“, No. 27 „Havelidyll“, No. 30 „Zurück zur Natur“, No. 39 „Weiter Raum“. In die engere Wahl kamen schließlich 10 Entwürfe, von denen 3 preisgekrönt, 3 angekauft und 1 wegen verspäteten Eingangs (No. 3 „Viel Grün“) ausgeschieden wurde, dazu noch No. 15 „1913—1914“, No. 16 „Keine halben Maßnahmen“ und No. 39 „Weiter Raum“. Es erhielten den

I. Preis mit 10000 Mk. der Entwurf No. 43 „Theodor Fontane“ — Verfasser: Architekt Bruno Taut, Berlin und Professor Rud. Schaar, Berlin-Nicolassee;
II. Preis mit 9000 Mk. der Entwurf No. 33 „Dornröschen“ — Verfasser: Architekt B. D. A. Henry Groß, Charlottenburg und Regierungsbaumeister Briske als Mitarbeiter für die Verkehrsanlagen, Berlin-Wilmersdorf;
III. Preis mit 8000 Mk. der Entwurf No. 6 „Naturdenkmal“ — Verfasser: Architekt P. Recht und Gartenarchitekt Foeth, gemeinsam mit Architekt P. Bachmann und Ingenieur O. Kayser, Cöln a. Rhein.

Angekauft wurden und zwar zu gleichen Preisen von je 2000 Mk. die Entwürfe:

No. 5 „Zehn Kilometer Havelstrand bleib auch bebaut ein schönes Land“ — Verfasser: Architekt Albert Geßner, Charlottenburg und Regierungsbaumeister Axel Schleh, Berlin-Steglitz;
No. 14 „Andreas Sylvester“ — Verfasser: Finanzbaurat Kramer, Dresden-Blasewitz und Bauamtmann Petrich, Dresden;
No. 17 „Bebauungsinseln“ — Verfasser: Stadtbaumeister Zollinger und Architekt Alfred Daiber, Neukölln.

EINEN KURSUS FÜR WOHNUNGSAUFSICHT UND WOHNUNGSPFLEGE wird die Zentralstelle für Volkswohlfahrt, vielfachen Wünschen entsprechend, unmittelbar nach Annahme des preußischen Wohnungsgesetzentwurfes in Berlin abhalten. Da durch das zur Beratung stehende Wohnungsgesetz die Wohnungsaufsicht voraussichtlich in Preußen zur allgemeinen Einführung gelangt, wird sich ein dringendes Bedürfnis nach Ausbildung von Kräften für den Wohnungsaufsichtsdienst herausstellen. Die eigentliche praktische Ausbildung kann natürlich nur durch die Praxis vermittelt werden. Dagegen wird es nötig sein, daß diejenigen Personen, die sich der Wohnungsaufsicht widmen wollen, eine allgemeine Einführung in die wichtigsten Grundlagen und Aufgaben der Wohnungsaufsicht, Wohnungsreform und Wohlfahrtspflege sowie in den gesamten Ideenkreis dieser sozialen Arbeit erhalten. Diesem Zwecke soll der bereits in Vorbereitung befindliche Kursus dienen. Da nur eine beschränkte Teilnehmerzahl zugelassen werden soll, werden jetzt schon Anmeldungen erbeten. Der Kursus ist auf die Dauer von 8 Tagen berechnet. Der Beitrag, den die einzelnen Teilnehmer zu leisten haben, kann noch nicht genau angegeben werden; er wird jedoch nicht den Betrag von 20 Mk. überschreiten. Anmeldungen sind zu richten an die Zentralstelle für Volkswohlfahrt, Berlin W 50, Augsburger Straße 61.

Eine Darstellung der Aufgaben, die dem am 1. Oktober v. J. ins Leben getretenen WOHNUNGSAMTE DER STADT BERLIN gestellt sind, schließt Dr. Edgar Lange mit den beherzigenswerten Worten:

„Die über den Interessen stehende bewußte Hebung und Förderung des großstädtischen Wohnungswesens ist eine gemeinsame Aufgabe der Stadtverwaltung, verkörpert im Wohnungsamt, der Vermieter und der Mieter. Das Wohnungswesen aber ist die Grundlage aller großstädtischen Kultur, die selbst erst in den Anfängen einer inneren Ausgestaltung steht. Aufgaben wie die der städtischen Wohnkultur in Verbindung mit Stadtbauplänen und Verkehrsentwicklung sind groß und wichtig und gehen alle Einwohner an. In der Ferne stehen schon wieder andere Fragen, die die gesamten Grundrechtsverhältnisse berühren, Bodenreform- und Beleihungsfragen, Gartenstadtbewegung, kommunale Baupolitik und dergleichen. So aber bedürfen vor allem des inneren gefestigten Stadtfriedens, wenn der Fortschritt zu größeren Zielen erfolgreich sein soll.

Die große gemeinsame Aufgabe der Stadt ist es, sich zur Förderung ihrer inneren Entwicklung Raum zu schaffen und nach außen hin ihre Selbständigkeit zu festigen, damit sie gesichert ist vor allen Eingriffen in ihre Rechte und vor allen Übergriffen, mögen sie von rückständigen Machtgruppen oder von großstadtfremd gesinnten staatlichen Behörden ausgehen. Nur im Zusammengehen der gesamten Einwohnerschaft, die in der Großstadt ihr schützendes Dach gefunden, vor allem in der gesunden Lösung der Wohnungsfrage wird die Großstadt sich allen Gegnern gegenüber durchsetzen, eine ihrer kulturellen Bedeutung gerechte Würdigung ihres Daseins sich erzwingen.“

DIE JÜNGSTE DEUTSCHE GROSSSTADT. Bei der Volkszählung von 1910 ergab sich, daß das Deutsche Reich 47 Großstädte, das heißt Städte mit über hunderttausend Einwohnern, besitzt. Die jüngste dieser Großstädte war Augsburg, die alte, berühmte Reichsstadt. Bei der nächsten Volkszählung, im Jahre 1915, wird das Deutsche Reich mindestens ein halbes Dutzend Großstädte mehr zählen. Mühlhausen im Elsaß, Oberhausen im Rheinland, Hamborn im Rheinland, Hagen in Westfalen, vielleicht auch Ludwigshafen, sind entweder schon jetzt in die Reihe der Großstädte eingerückt oder sie werden bis dahin die Zahl von hunderttausend Bewohnern erreicht haben. Neben ihnen wird man bei der nächsten Volkszählung auch Spandau nennen, das, wie wir schon gemeldet haben, in den letzten Tagen zur Bedeutung einer Großstadt, wenigstens im statistischen Sinne, emporgestiegen ist. Unter den Großstädten des Deutschen Reiches nimmt Spandau gegenwärtig die 51. oder 52. Stelle ein. Wenn sein Ruhm sich auch mit dem Ruhme Augsburgs nicht zu messen vermag, berühmt ist es ebenfalls, und schon seit Jahrhunderten. Sein Ruhm ist brandenburgisch-preußisch.

Nachdem auch Spandau Großstadt geworden ist, machen die Vororte Berlins, die auf die Bezeichnung Großstadt im statistischen Sinne Anspruch haben, ein halbes Dutzend aus: zu Charlottenburg, Schöneberg und Wilmersdorf, zu Neukölln und Lichtenberg ist Spandau gekommen. Die bei weitem älteste dieser Gemeinden ist als Großstadt die jüngste. Ihr Wachstum hat sich viel langsamer vollzogen als das ihrer fünf Genossinnen. 1875 zählte Charlottenburg 25847, Schöneberg 7467, Wilmersdorf 2367, Neukölln 15379 und Lichtenberg 12768 Einwohner. Spandau dagegen hatte 1875 27248 Einwohner. Es war also damals volkreicher als selbst Charlottenburg, das von den Berliner Vororten zuerst Großstadt wurde. 1910 aber war die Einwohnerzahl Charlottenburgs auf 305978, die Schönebergs auf 172823, die von Wilmersdorf auf 109716, die Neuköllns auf 237289 und die Lichtenbergs mit Boxhagen und Rummelsburg auf 133141 gestiegen. Spandau aber hatte in den fünfunddreißig Jahren nur um 57000 Einwohner zugenommen! Bei Charlottenburg hat in diesem Zeitraum die Zunahme der Bevölkerung 1083,80 %, bei Schöneberg hat sie 2214,49 %, bei Wilmersdorf 4535,23 %, bei Neukölln 1442,94 %, bei Lichtenberg ohne Boxhagen-Rummelsburg 535,96 %, bei Boxhagen-Rummelsburg 2135,99 %, bei Spandau aber nur 211,42 % betragen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.

11. Jahrgang 1914 4. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

BEBAUUNGSPLAN FÜR RYBNIK (OBERSCHLESIEN).

Von HENRY GROSS, Architekt B. D. A., Charlottenburg.

Die Stadt Rybnik erfreut sich einer bevorzugten Lage im oberschlesischen Industriegebiet und geht einer ähnlichen Entwicklung entgegen, wie sie im rheinisch-westfälischen Industriebezirk beobachtet werden kann. Ihre Einwohnerzahl betrug im Jahre 1885 nur 3987 Einwohner; diese war im Herbst 1905 auf 7918 gestiegen, hatte sich also in 20 Jahren verdoppelt. Durch die Eingemeindung von Smollna, einer benachbart gelegenen kleinen Ortschaft mit fast ausschließlich polnischer Arbeiterbevölkerung, die nebenbei kleinen Ackerbau betreibt, wurden im Jahre 1907 2527 Einwohner gewonnen, und im Jahre 1911 belief sich die Gesamteinwohnerzahl auf rund 12000.

Zu dieser Zeit umfaßte das Stadtgebiet rund 1600 ha; davon entfielen auf die bebaute Fläche 200 ha mit einer Wohndichte von 60 Personen auf 1 ha. Es waren 2200 Haushaltungen mit durchschnittlich 5 Personen vorhanden, und 750 Wohngebäude enthielten durchschnittlich je 16 Bewohner.

Die Haupttätigkeit der Einwohner besteht in kaufmännischen und gewerblichen Betrieben; die Märkte sind sehr besucht.

Die landschaftliche Lage der Stadt ist eine bevorzugte. Durch den Kern der Siedelung zieht sich ein Bach, die Nacinna, umgeben von schönen, mit Baumgruppen bestandenen Wiesen, die eine natürliche Trennung vom polnischen Dörfchen Smollna bilden. Dieses Tal wird umgeben von ansteigendem Gelände, welches sich stellenweise bis zu 15—20 m über der Talsohle erhebt und in schönen welligen Erhebungen und Senkungen weite Überblicke und malerischen Wechsel in die Landschaft hineinbringt. Dieses freundliche, anziehende Stadtbild erhält eine architektonische Bereicherung durch eine Anzahl eigenartiger Gebäude und Plätze, von denen die bemerkenswertesten, — der kleine Platz mit der alten katholischen Pfarrkirche, schönen alten Linden und einem barocken Heiligendenkmal, eine hübsche Platzanlage am jetzigen Amtsgericht, ebenfalls mit schönem Baumbestand und hoher Adlersäule geschmückt, und der Marktplatz, Ring genannt, mit dem alten Rathaus, — in den Abbildungen 2—6 beigefügt sind. In neuerer Zeit ist eine stattliche zweitürmige neue katholische Kirche auf bevorzugter, das ganze Stadtbild beherrschender Stelle erbaut worden.

Die Stadtanlage besteht hauptsächlich aus zwei in nordsüdlicher Richtung verlaufenden Straßenzügen, die auch die einzigen Durchgangsstraßen sind. Es führen jedoch acht Chausseen und einige Landwege auf die Stadt zu, die aber weder durch diese hindurch, noch zum Bahnhof geleitet sind, so daß dieser ganz unorganisch an die Stadt und die äußeren Verkehrsanlagen angeschlossen ist. Auch ergeben sich infolge der Unebenheiten des Geländes an verschiedenen Straßenkreuzungen schwierige Verkehrsverhältnisse.

Für die fortschreitende Entwicklung des Städtchens genügten die vorhandenen Innenviertel nicht mehr, und es wurden auf dem östlich an die Innenstadt anstoßenden freien



Abb. 1. Lageplan von Rybnik (Oberschlesien).

Gelände nach einem in früheren Jahren aufgestellten schematischen Bebauungsplan Teile von zwei neuen Straßen angelegt, und zwar einer west-östlichen als Verlängerung der Schützenstraße, und einer nord-südlichen, die von der neuen katholischen Pfarrkirche nach dem Bahnhof führen sollte. Als hier jedoch eine rege Bautätigkeit einzusetzen und die Entwicklung Rybniks auf Bahnen zu führen drohte, die, wie immer in solchen Fällen, nur das Verkehrte und Ungesunde großstädtischer Verhältnisse übernahm, da zögerte die Verwaltung der Stadt, die die Fragen des Städtebaues mit Eifer verfolgt hatte, nicht, die Aufstellung eines zusammenhängenden Bebauungsplanes tatkräftig in die Wege zu leiten und innerhalb eines Winterhalbjahres zu vollenden, so daß die zum Frühjahr eingereichten Bauentwürfe schon auf Grund der neuen Grundlagen geprüft und beeinflußt werden konnten.

Dieser Bebauungsplan (siehe Tafel 21—22) entstand auf Grund eingehendster örtlicher Studien, wobei insbesondere alle natürlichen Geländeverhältnisse, Kiesgruben, Alleen, Baumgruppen, Eigentumsverhältnisse und örtlichen Besonderheiten sorgfältig berücksichtigt wurden. Ebenso wurde auf die Erhaltung und Ergänzung der vorhandenen künstlerischen Werte Rücksicht genommen und Hinweise für deren weitere Bearbeitung gegeben.

Der Bebauungsplan sieht zunächst einen organischen Ausbau der Hauptverkehrswege innerhalb der Stadt und zum Bahnhof hin vor, so daß letzterer, der in jüngster Zeit bedeutend vergrößert wurde, jetzt von allen Richtungen gut erreicht werden kann. Für die bemittelteren Bevölkerungsschichten wurde der Geländeteil östlich der Stadt, zwischen Bahnhof und neuer katholischer Kirche gelegen, beibehalten; für die einfacheren die hieran anschließenden nördlichen Teile. Um den Kleinhausbau anzuregen, wurden einige Musterbeispiele für die Aufteilung einzelner Blöcke nach schönheitlichen und gesundheitlichen Gesichtspunkten gegeben. Für den Ausbau von Smollna wäre eine Bearbeitung in der für die anderen Bezirke maßgebenden Weise ein Fehler gewesen, da sich diese Bevölkerung unter ganz anderen Verhältnissen anbaut und ernährt. Es wurden daher die zwischen den Hauptverkehrsstraßen gelegenen Gebiete in der dort üblichen Weise durch schmale Wege ohne eigentliche Baufluchtlinien weiter aufgeteilt.

Die Höhe der Gebäude wird auf zwei Geschosse beschränkt, nur an den Hauptstraßen sollen drei Geschosse gestattet werden; es dürfen nur Vorderhäuser errichtet werden, Werkstätten, Schuppen usw. sollen in den erforderlichen Fällen einzeln genehmigt werden; das Dachgeschoß kann zu Wohnräumen ausgebaut werden, freistehende Brandgiebel dürfen jedoch nirgends entstehen. In der Innenstadt dürfen in den Obergeschossen keine Schaufenster angelegt werden. Ohne Zustimmung des Magistrats dürfen weder vorhandene Bäume entfernt, noch Abschachtungen oder sonstige Geländeänderungen vorgenommen werden. Im Gebiet der Kleinwohnungen und offenen Bauweise, beides außerhalb des bestehenden Stadtkerns angenommen, kann die Anlage von Gartenwegen im Blockinneren vorgeschrieben werden. Die Behandlung im einzelnen ist auf Tafel 23 ersichtlich.

Die Umbauung der vorhandenen und geplanten Platzanlagen, die Nachbarschaft der öffentlichen Gebäude, sowie



Abb. 2. Platz an der alten katholischen Pfarrkirche.



Abb. 3. Platz an der alten katholischen Pfarrkirche.



Abb. 5. Platz am Amtsgericht.

hervorragend gelegene Straßenteile sind im Bebauungsplan gekennzeichnet und unterstehen in ihrer architektonischen Ausbildung der Genehmigung durch den Magistrat. Diesem sind als Anhalt für den beabsichtigten Aufbau für einige der bemerkenswertesten Stellen im Bebauungsplan die auf den Tafeln 24 und 25 gezeigten Entwürfe als Ergänzung des Bebauungsplanes mitgeliefert und zeigen den Marktplatz, die alte katholische Kirche, die neue katholische Kirche, den Bahnhofsplatz und den Rathausplatz. Vorschriften über die Bebaubarkeit sind nicht gegeben, da sich die Weiträumigkeit durch die Größe der Baublöcke und das Verbot der Hinterhäuser von selbst ergeben wird.

Für die Freiflächen und Grünanlagen trifft der Bebauungsplan ausreichende Vorsorge durch die dauernde Erhaltung des Nacinnatales, sowie durch Bauverbote für sonstige für die Bebauung ungeeignete oder landschaftlich hervorragende Stellen. Ergänzt werden diese Freiflächen durch eine ringförmige Grünfläche westlich von Smollna, ferner durch die Vergrößerung des kleinlich angelegten Stadtparkes und durch eine hochgelegene Grünanlage am Hochbehälter, beides östlich vom Bahnhof. Eine zusammenhängende Friedhofsanlage ist im Norden vorgesehen und schließt sich hier an die großen Grünanlagen an.

Obwohl der Bebauungsplan eine ziemliche Weiträumigkeit gewährleistet und mit Grünflächen nicht gespart wurde, ergab sich ein sehr günstiger Verbrauch von Freiflächen. Für Straßenflächen, kleinere Grünanlagen und öffentliche Gebäude sind rund 16% verwendet; unter Hinzurechnung der großen Grünanlagen betragen die Gesamtfreiflächen innerhalb des bearbeiteten Gebietes von rund 500 ha nur 25%. Dieser Prozentsatz stellt sich in Wirklichkeit noch weit günstiger, da diese großen Grünanlagen auch der später über die vorgesehenen Grenzen hinausgehenden Bebauung zugute kommen. In den bebauten Stadtteilen wurden in ganz vorsichtiger Weise nur die notwendigsten Straßenverbreiterungen und Änderungen an der vorhandenen Bebauung vorgeschlagen, deren Durchführung auf eine längere Zeitdauer eingerichtet werden kann. Auch wurden im Er-



Abb. 4. Jetziges Amtsgericht.



Abb. 6. Ring mit dem alten Rathhaus.

läuterungsbericht Hinweise auf sparsame und billige Ausführung der Straßen und der kommunalen Einrichtungen gegeben, so daß es gelungen zu sein scheint, einer kleinen und wirtschaftlich nicht zu starken Gemeinde die Wege zu ihrer Entwicklung rechtzeitig nach größeren Gesichtspunkten und auf wirtschaftlicher Grundlage zu weisen.

STADTERWEITERUNGSFRAGEN IM RHEINISCH-WESTFÄLISCHEN INDUSTRIEGEBIET.

Von Dipl.-Ing. FR. H. REUTER, Dortmund.

Für das Bild des rheinisch-westfälischen Industriegebietes bezeichnend ist das Fehlen bemerkenswerter landschaftlicher Reize. Begrenzt im Süden durch das wasserreiche Waldgebirge des Sauerlandes und die anmutige Flußlandschaft der Ruhr, im Norden durch die frischen Weiden und sonnengoldenen Kornfelder des Münsterlandes, liegt das Industriegebiet selbst fast eben, wald-, wasser- und baumarm zwischen Rhein, Emscher und Ruhr.

Wohl gibt es, namentlich in seinem östlichen Teil, noch friedliche Wiesenflächen und vereinzelte Bauernhöfe, deren bunte Farben, gedämpft durch den Dunst der Luft, in freundlichem Kontrast zu dem Bild der grünen Weiden mit ihren Rossen und schwarz-weißem Fleckvieh stehen; allenthalben aber ist das Landschaftsbild beherrscht von den regellos über die Fläche verstreuten, straffen Umrissen der Essen, von den grauen Pyramidenbergen der Schlacken- und Kokshalden, von düsteren Zechenbauten und gewaltigen Eisenwerken, die stampfend und qualmend weder Tag noch Nacht, weder Werk- noch Feiertag zur Ruhe kommen: staunenerregende, bewunderungswürdige Stätten rastloser, tausendfältiger Arbeit, deren Bild in der Dämmerung zu phantastischen, rauchumwallten, in steter Bewegung befindlichen Kolossen anwächst, nächtlich aber von flimmerndem, gleitendem, aufwallendem Feuerzauber übergossen ist.

Wie das Bild der Landschaft ständig an Arbeit gemahnt, nicht an Ruhe, und von gewaltsamem Wollen, pressendem Schaffen mehr erzählt, denn von stillem Wachsen, Knospen und Blühen, so das Bild der Städte: Arbeiterstädte sind sie alle, gebaut für einen unerwartet ins Land gebrochenen Völkerstrom. Wo und wie es die Bedürfnisse des Bergbaues und der Industrie wollten, mußten die von der jähen Entwicklung überraschten Gemeinden ihnen Platz geben zwischen ihren Grenzen, mußten sie ihren gewaltigen Bedarf an Land befriedigen. Arbeiterviertel wuchsen ringsum aus dem Boden, schematisch angelegt, vielfach eng und traurig. Ein dichtes Eisenbahnnetz legte sich zwischen die entstandenen und entstehenden Wirtschaftskerne, beanspruchte wie die Industrie ausgedehnte Landflächen und kümmerte sich so wenig wie diese um die Wirtschaftlichkeit ihrer Bodenzerschneidung.

Die Städte konnten zunächst auf ihre schönheitliche Entwicklung nicht achten; dies um so weniger, als zur Zeit, da die Entwicklung einsetzte, die Forderungen der wiedererwachten Städtebaukunst noch nicht laut erschollen waren. Die Gemeinden wurden vielmehr in Atem gehalten durch die Anlage der neuen Verkehrsmittel, der elektrischen Nah- und Fernbahnen; durch Ausbau, Erweiterung und Durchbruch der hierzu erforderlichen Verkehrsstraßen; und der Bau von Verwaltungsgebäuden und zahlreicher, durch den Bevölkerungszustrom nötig gewordener Schulen beanspruchte ihre Arbeitskräfte nicht weniger als ihre Geldmittel. Dazu machten sich auch die Schäden des Bergbaues bemerkbar, der durch seine Bodensenkungen nicht nur die Standsicherheit der Gebäude bedrohte, sondern auch das Grundwassernetz änderte und vielfach zerstörte, und damit die Frage der Bewässerung und Entwässerung des Gebietes zu einer Aufgabe von außerordentlicher Wichtigkeit machte.

Auch auf die Verteilung der entstehenden Bebauung vermochten die Gemeinden einen zielbewußten Einfluß zunächst nicht zu gewinnen; regellos verbreitete sich diese anfangs über das Gebiet. In dessen westlichem Teil, wo die Städte Duisburg, Mülheim, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum mit ihren Grenzen fast an- und ineinandergreifen, hat sich inzwischen die zerstreute Bebauung ziemlich geschlossen. Fast geht ein Ort hier in den anderen über, und lange Fluchten mehrstöckiger Mietkasernen sind es zumeist, die ihre Grenzen verwischen. In eine einzige Millionenstadt scheinen diese benachbarten, im Laufe kurzer Jahre aus dem Boden geschossenen Großstädte zusammenfließen zu wollen. Da heute schon der jährliche Bevölkerungszuwachs hier über 80000 Seelen beträgt, sieht man der Zeit entgegen, wo das ganze Industriegebiet eine durchgehende städtische Bevölkerungsdichte wird tragen müssen. Wohl uns, wenn es uns da gelingt, seine Entwicklung in gesunden Bahnen weiterzuführen und mit der Lösung seiner technischen Aufgaben auch die Forderungen der Gesundheit und Zufriedenheit seiner Bewohner einer befriedigenden Lösung nahezubringen.

Mehr als in industriearmen Gegenden muß es im Industriegebiet mit seiner von Rauchgasen verunreinigten Luft als Schaden empfunden werden, wenn das offene Land, das bisher dem Städter zur Erholung und Gesundung diente, mit der fortschreitenden Ausdehnung der Städte immer weiter von diesen abrückt und damit für die Mehrzahl der Stadtbewohner seine gesundheitliche Bedeutung verliert. Da sich die städtische Entwicklung aber weder aufhalten läßt, noch gehemmt werden darf, so muß Sorge getragen werden, daß die Vorteile der grünen Natur wenigstens zum Teil in Gärten und Vorgärten der Außengelände erhalten bleiben und an einzelnen Stellen durch Anlage ausgedehnter öffentlicher Gärten noch eine Steigerung finden. Dieser Notwendigkeit müssen die Stadtverwaltungen dadurch gerecht werden, daß sie die dichte Bebauung, die bisher in den Innenvierteln der Städte zugelassen wurde, in eine weiträumige Bebauung der Außengelände überführen und diese durch genügend große und planmäßig verteilte Grünflächen unterbrechen, welche dann zur Erholung und sportlicher Betätigung dauernd der Bebauung zu entziehen sind. Die

dadurch gewährleisteten gesünderen Wohnbedingungen der Außengelände werden rückwirkend zugleich dem Kern der Städte bessere Wohnungsverhältnisse bringen, indem sie für diesen, zusammenwirkend mit der in den Großstädten einsetzenden Citybildung, eine Bevölkerungsentlastung zur Folge haben werden.

Es ist keine Frage, daß gemeindliche Bodenpolitik diesem Ziele nahekommen kann. Sind doch heute schon großzügige Eingemeindungen und Landankäufe durch die Städte zu Stützpunkten dieser Politik geworden, und weitere Fortschritte auf diesem Wege wird die zielbewußte Aufteilung des für die Bebauung verfügbaren Bodens zusammen mit einer örtlichen Begrenzung von Baudichte und -höhe bedeuten; auch die Erleichterung und Vorbereitung des Kleinbesitzes, die Unterstützung gemeinnütziger Baugesellschaften und die Bekämpfung des unsoliden Unternehmertums werden diesem Endzweck dienen.

Wenn bisher die mehrstöckige, geschlossene Bauweise und durch sie eine gewaltsame Bodenwertsteigerung in die Außenviertel aller Städte des Industriegebietes und selbst in dessen Landgemeinden vordringen durfte, so kann für diese Duldung bei den Landgemeinden ein Grund nicht ersehen werden; denn es waren und sind hier die Bodenpreise einer Fortführung des landesüblichen Kleinhauses noch durchaus günstig und rechtfertigen keineswegs eine so scharfe Ausnützung des Bodens.

Bei den Städten lagen bislang die Gründe anders: diese mußten bei dem geringen Umfang ihres Grundbesitzes befürchten, daß sie durch die Pflege des Flachbaues ihre Entwicklung bald an und über ihre Grenzen auf fremdes Gebiet treiben würden. Im Hinblick aber auf diese Möglichkeit erschien ihnen eine dichte Bebauung auf engem Raume noch als das kleinere Übel.

Nun sind inzwischen aber die Städte zu tatkräftiger Eingemeindungspolitik übergegangen und haben damit Grund und Berechtigung eines Widerstrebens gegen die weiträumige Bebauung ihrer Außengelände aufgegeben.

Unter weiträumiger Bebauung sei hier eine sowohl nach der Zahl der zulässigen Geschosse wie nach der Bebaubarkeit der Grundstücksfläche stark begrenzte Bauweise auf ausgedehnten Landflächen verstanden, welche nur von der notwendigsten Anzahl großer Verkehrs- und Geschäftsstraßen durchbrochen wird, im übrigen aber Wohnzwecken dient. Die Verkehrsstraßen, die den Strom der städtischen Entwicklung aufzunehmen und fortzuleiten haben, müssen natürlich in Breite und Bauart den Anforderungen des modernen Verkehrs vollauf genügen, auch darf die Ausnutzbarkeit der hier angrenzenden Grundstücke nur insoweit eingeschränkt werden, als es die Rücksicht auf die Ertragsfähigkeit der durch hohe Bodenpreise und Straßenbaukosten stark belasteten Gebäude erlaubt. Das zwischen diesen Verkehrsadern gelegene Land aber ist zur Pflege des Kleinhauses nur durch schmale Wohnstraßen zu unterteilen und durch Erschwerung der bodenwerterhöhenden gewerblichen Ausnützung im Preise niedrig zu halten. Wird bei der Abhängigkeit der Gebäudehöhe von der Straßenbreite durch die Anlage der schmalen Wohnstraßen die niedrige Bauweise mittelbar erzwungen, so wird sie andererseits durch die geringeren Straßenbaukosten und Grundstückstiefen auch erleichtert.

Die Durchführung solcher Flächenteilung ist wegen ihrer gesundheitlichen Vorteile für das Industriegebiet von besonderer Wichtigkeit; gerade hier wird sie aber durch besondere Hindernisse erschwert: einer zweckmäßigen Straßenführung legen sich überaus häufig die Bahnkörper des dichten Eisenbahnnetzes in den Weg und gestatten bei dem lebhaften Bahn- und Straßenverkehr günstigstenfalls eine Über- oder Unterführung der Straße an der gewünschten Stelle, eine Maßnahme, die in dem größtenteils ebenen Gelände selten zu technisch und ästhetisch befriedigenden Lösungen führt.

Ein weiteres Hindernis nicht nur für das Straßennetz, sondern geradezu für die Ausdehnungsfreiheit der Städte bedeutet der riesige Grundbesitz, den sich die Industrie vielfach in deren Gürtel erworben und zum Teil für immer der Bebauung entzogen hat, um sich auf diesem Weg gegen die Haftpflicht für die Folgen der Bergschäden zu sichern.

Von dem mildernden Einfluß der angestrebten dünneren Bebauung auf den Wertzuwachs des Baulandes und von einer rechtzeitigen Fertigstellung neuer Straßenzüge erhofft man eine baldige, günstige Rückwirkung auf die Stetigkeit des Baumarktes und auf die Sicherheit des Baugewerbes, die gerade im Industriebezirk sehr ungünstigen Verhältnissen unterliegen. Der Baumarkt wird hier durch die Schwankungen der allgemeinen Wirtschaftskonjunktur unmittelbar und schneller beeinflußt, als in industrieärmeren Gegenden; und Gunst wie Ungunst der Konjunktur üben einen fast gleich unvorteilhaften Einfluß auf ihn aus: bewirken bald einen Überfluß an Wohnungen, bald Wohnungsmangel; und als Folge beider Extreme stets das gleiche Streben in Bauunternehmerkreisen, zur Erzielung eines sicheren Erträgnisses ihrer Tätigkeit so billig als möglich zu bauen.

Dieses Streben ist bei den wirtschaftlich schwachen Kleinunternehmern, um die es sich im Industriebezirk leider fast ausschließlich handelt, nicht unverständlich: nur mit äußerster Anstrengung vermögen diese aus solider Tätigkeit ihren notwendigen Gewinn zu ziehen, da ihre Unternehmungen durch eine Reihe ungünstigster Umstände erschwert werden. Die namentlich im letzten Jahre so überaus empfindliche Geldknappheit, das Fehlen von Grundrentenanstalten, die Höhe der Bodenpreise und kommunalen Lasten verteuern das Bauen ungemein. Dazu macht die Schwierigkeit, von den größtenteils der Arbeiterschaft angehörigen Mietern die Mieterträgnisse ohne Ausfall zu erstreiten, viele Bauunternehmungen überdies sehr riskant, so daß eben nur größtmögliche Leichtigkeit und Billigkeit der Bauausführung neben weitgehender Ausnutzung der Grundstücke das vorhandene Risiko scheint erleichtern zu können.

Wie der Bauunternehmerstand sich hier im großen und ganzen in schlechter wirtschaftlicher Lage befindet, so stehen vielfach auch seine Leistungen nur auf geringer Höhe: die von ihm erstellten Bauten sind selten mit dem Maß handwerklichen Könnens ausgeführt, das in Gegenden mit stetiger Vorwärtsentwicklung als Erbe älteren, strengen Bauhandwerkes sich erhalten hat. Wohl muß zugestanden werden, daß es im Industriegebiet Meister gibt, die eine gesunde Bauüberlieferung aufrecht erhalten und weiterführen. Ihre Zahl ist aber im Verhältnis zu der Menge der Bauaufgaben gering; auch sind sie nicht imstande, ihre solide Gebahrung auf die Scharen zugewanderter Bauhandwerker zu übertragen, die Jahr für Jahr aus der Nähe und Ferne in Rheinland-Westfalen Beschäftigung und Verdienst finden.

Der Mangel an handwerklicher Vollkommenheit wird in seiner Wirkung noch verschlimmert durch die Auswüchse

eines im Übermaß hier gepflegten Akkord- und Unterakkordwesens, und durch eine nicht immer glückliche Zuschlagspraxis bei öffentlichen Ausschreibungen: zwei Umstände, durch die Gründlichkeit wie Ehrlichkeit der Bauausführungen aufs ernsteste gefährdet sind.

Vielerorts verzeichnen gemeinnützige Baugesellschaften erfreuliche Erfolge in der Ergänzung der privaten Bautätigkeit. Sie können vermöge ihrer durch behördliche Hilfe verstärkten Kapitalkraft die geschilderten Schäden zum Teil vermeiden. Es wäre ihnen daher für die Zukunft ein erweiterter Einfluß auf Wohnungsmarkt und Bautätigkeit zu wünschen. Sie vertreten in gewisser Hinsicht die Stelle des im Industriegebiet dem Wohnungsmarkt fehlenden Großunternehmertums, das — seine gesunde Grundlage natürlich vorausgesetzt — die Heilung mancher Mißstände bringen könnte.

Verschiedene dieser Mißstände zu erleichtern wird ja nun auch das Gesetz über die Sicherung der Bauforderungen der Handwerker berufen sein. Man verspricht sich zweierlei Nutzen von ihm: soll es einerseits dem Bauhandwerkerstand die verdienten Früchte seiner Arbeit sichern, so wird es andererseits den Bauunternehmerstand von mancher unsauberen Persönlichkeit reinigen.

Bisher erstreben dieses Ziel schon die zur Abwehr gegen Ausbeutung durch unsolide Unternehmer ins Leben getretenen Bauschutzverbände. Ihre Abwehrmaßregeln verdienten in allen Städten eine so kräftige behördliche Unterstützung wie z. B. in Essen, wo die Stadtverwaltung ihrer Bauberatungsstelle eine Bauauskunftsstelle angegliedert hat, und durch diese den Handwerkern auf zuverlässigen Berichten beruhende Auskünfte über die Kreditwürdigkeit von Bauherren und Unternehmern zu geben vermag.

Auch die in jüngster Zeit fast allerorten entstandenen Bauberatungsstellen beeinflussen das örtliche Bauwesen durch ihre Unterstützung gesunder heimatlicher Bauweise in förderndem Sinne. Leider stützt sich dabei ihr Einfluß nur auf geringe gesetzliche Handhaben, so daß ihre Tätigkeit nur in dem Maße Erfolge bringen kann, in dem ihre Inhaber persönliche Tatkraft mit Entgegenkommen zu verbinden wissen und auf die wohlwollende Unterstützung durch die Behörden rechnen dürfen.

Dadurch, daß die Bauberatungsstellen die zweckmäßige und schönheitliche Planung und die solide Ausführung der Neu- und Umbauten überwachen, und deren Eigenart harmonisch ihrer Umgebung einzufügen suchen, haben sie einen unverkennbaren erzieherischen Einfluß auf den Bauunternehmerstand gewonnen, und haben denn auch trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens schon viel zur Verbesserung der Straßenbilder beigetragen. Ihre Bedeutung besteht darin, daß durch ihre Tätigkeit ein Zusammenarbeiten zwischen der Behörde und dem bauenden Publikum ermöglicht wird, durch das wir hoffen dürfen, an Stelle der bisherigen wilden und vordringlichen Bausucht wieder eine planvolle Gestaltung der Städte zu erleben.

Freilich erstreckt sich dabei ihr Einfluß, soweit er sich äußerlich bemerkbar macht, zunächst nur auf die Wandgestaltung der Straßen und Plätze, nicht auch auf deren Raumgestaltung, die Kunst des Städtebaues in höherem Sinne. An der Schöpfung großzügiger oder reizvoller Gesamtbilder, wie wir sie an Stadtanlagen aus älterer Zeit bewundern, vermögen sie erst dann teilzunehmen, wenn ihre Organisation ein enges Zusammenarbeiten mit den Stadterweiterungsämtern und Baupolizeibehörden vorsieht und hierdurch ihre Mitarbeit bereits am Entwurf der Bebauungspläne und an deren Ergänzung durch die Vorschriften der Bauordnungen bedingt.

Man hat lange die heilsame Kraft einer vom Künstler beeinflußten Bauordnung verkannt, ist hier aber in den letzten Jahren darangegangen, mancherlei veraltete Bestimmungen einer Ergänzung oder Umgestaltung in freierem Sinne zu unterziehen und damit dringlich geäußerten Wünschen der Architektenschaft entgegenzukommen. Diese Neugestaltung haben einzelne Städte des Gebietes inzwischen durchgeführt und sehen dadurch manchen Vorteilen entgegen. Den größten Nutzen erwartet man von der Einführung der Staffelbauordnung, die das Maß der zulässigen Bebauungsdichte und Gebäudehöhe vom Stadtinneren nach den Außengeländen abstuft und dadurch den gesundheitlichen und ethischen Bedürfnissen der Großstadtbevölkerung in hohem Maße zustatten kommt.

Weniger einschneidend in ihrer sozialen Wirkung, doch ebenfalls aufs freudigste zu begrüßen sind Erleichterungen der neuen Bauordnungen, durch welche das künstlerische Schaffen des Architekten von Fesseln befreit wird, in denen sich bisher manche Schaffensfreude zerrieben hat. Hier verdienen namentlich weitherzigere Bestimmungen über Einhaltung und Überschreitbarkeit der Fluchtlinien erwähnt zu werden, die von den Straßen der neuerschlossenen Bauviertel die Eintönigkeit älterer Straßenbilder fernhalten und die Schaffung großer oder gefälliger Raummotive ermöglichen sollen. Sie gestatten in Straßen mit geschlossener Bebauung ein Zurückziehen einzelner Gebäude hinter die Bauflucht, und erleichtern in den für die offene Bauweise vorbehaltenen Straßen die gruppenweise Zusammenfassung mehrerer Häuser, sowie auch in ausgedehnterem Maße als bisher ein Vorziehen einzelner Gebäudeteile aus dieser Flucht. In beiden Fällen gibt die Festsetzung einer hinteren Bebauungsgrenze der Behörde noch genügende Mittel an die Hand, um etwaigem wilden Bauen mit Erfolg entgegentreten zu können.

Hofft man auf diese Weise Gruppierung und Rhythmus in den Straßenwandungen aufleben zu lassen, so werden durch diese Maßnahmen zugleich Straßenerbreiterungen, an manchen Stellen auch kleine Plätze entstehen können, mit oder ohne Baumschmuck, willkommene Spielplätze für die Jugend oder bei geeigneter Rasenbepflanzung wenigstens Ruhepunkte für das Auge. Auch die Anlage und Pflege der Vorgärten erscheint nun lohnender, zumal da beabsichtigt ist, in den neuen Bebauungsplänen ihre Mindesttiefe dem beabsichtigten Erfolg ihrer gärtnerischen Ausschmückung entsprechend festzusetzen. Man darf hoffen, daß sie auf diese Weise zu einem wirklichen Schmuck für das Straßenbild und zu einer dauernden Erfrischung für die Bewohner werden.

Soweit sie die Gestaltung des Straßenbildes betreffen, erstreben die neuen Bauordnungen an Stelle der früheren Uniformierung eine Individualisierung der einzelnen Gebäude innerhalb eines großen, zusammenfassenden Rahmens. Diesen Erleichterungen stehen andererseits Einschränkungen gegenüber, die schlechtes und rücksichtsloses Bauen erschweren sollen: Der Zwang zur Verdeckung kahler Brandmauern, und zur architektonischen Ausbildung auch der Hinterfronten für alle von öffentlichen Verkehrsräumen, Eisenbahnen und Kanälen aus sichtbaren Blockwände ge-

hört hierher; ebenso die Erschwerung störender Mauerreklame oder marktschreierischer Schrift- und Lichtreklamen. In dem Kampf gegen die Auswüchse der letzteren bleibt es dabei den Stadtverwaltungen unbenommen, die Vorschriften der Baupolizeiverordnung noch durch eine angemessene Besteuerung zu ergänzen, die nach Maßgabe ihrer Flächenausdehnung auf die Reklamevorrichtungen gelegt wird.

In keiner Gegend des Reiches hat die Industrie so hohe Bedeutung für den nationalen Wohlstand gewonnen, nur in wenigen aber muß sie zugleich auch so viele Schädigungen der Volksgesundheit verzeichnen, als im hiesigen Kohlengebiet. Durch die Abgase der unzähligen Essen und Hochöfen wird die Luft von schwefliger Säure, Ruß und Ammoniakdämpfen überaus stark verunreinigt. Allenthalben leidet sichtbar der Baum- und Pflanzenwuchs unter deren Angriffen. Kann man an sich hier nur geringe Landflächen in der Nähe der Städte als anziehend, oder zu Spaziergängen geeignet bezeichnen, so wird deren geringer Baumbestand noch durch diese Rauchschäden, denen sich mit ähnlicher Wirkung vielfach Abwasserschäden oder Grundwasserabsenkungen beigesellen, gefährdet und vermindert. So bietet die Umgebung der Städte nur wenig Anregung und Möglichkeit zur Erfrischung in freier Natur. An ihrer Stelle dagegen ist der Ermüdung nach anstrengender Tagesarbeit in den Städten tausendfache Gelegenheit zu hastigem „Amüsement“ geboten.

Es erscheint daher als durchaus notwendig, der Großstadtbevölkerung für ihre ungesunden Lebensbedingungen einen Ausgleich durch Überlassung grüner Natur-, insbesondere Waldgeländes zur Erholung und sportlicher Betätigung zu schaffen oder zu erhalten, wo Augen, Lungen und Muskeln ausruhen, sich reinigen und wieder stählen können. Wer die Wohltat der ausgedehnten Londoner Parks, dieser paradiesischen Oasen mitten in dem Häusermeer und dem jagenden Getriebe der Weltstadt, kennen gelernt hat als Erholungsgründe mit ländlichem Frieden und als täglichen Segen für hunderttausende abgespannter Menschen, der wird die Brauchbarkeit und Notwendigkeit solcher Parkflächen für die Erholung der großstädtischen Bevölkerung nicht bezweifeln.

Wie es für London geschah, so sollten auch für unser Industriegebiet, da es ebenfalls auf dem Wege ist, sich zur Millionenstadt zu entwickeln, von den Gemeinden frühzeitig alle zu Erholungszwecken geeigneten Landflächen erworben und der Bebauung entzogen werden. Ihre parkförmige Ausgestaltung und ihre weitere Verbindung mit Sportplätzen, Wasser- und Luftbädern brauchte sich danach nur langsam zu vollziehen; heute aber schon müßten sie dem Besuch des Publikums offen stehen und dieser Besuch wäre durch Anlage billiger Verkehrsmittel zu erleichtern.

Die planmäßige Schöpfung und Ausgestaltung eines großzügigen Parksystems für das ganze Industriegebiet wäre dringlich zu wünschen. Der erste Schritt zur Lösung dieser Aufgabe dürfte die Gründung eines Parkzweckverbandes sein. Dessen Aufgabe erschiene um so lockender, als ihr Gelingen wohl nirgends unter größeren Schwierigkeiten erkämpft werden müßte als hier, wo die Bodenpreise selbst auf dem flachen Lande schon eine bedenkliche Höhe erklommen haben, wo vielerorts der umfangreiche Grundbesitz der Industrie das Feld versperrt und wo das schließlich erstrittene Land überall erst der Ausgestaltung bedarf, um vollauf seinem Zwecke genügen zu können. Dieser Zweck aber, wie der jeder Stadterweiterungstätigkeit im Industriegebiet, heißt letzten Endes: den Tausenden seiner körperlichen und geistigen Arbeiter nicht nur lohnende, sondern auch gesunde Daseinsbedingungen zu schaffen, und ihr Leben in Schaffensfreude und Arbeitskraft nicht in kurzer Zeit abzustumpfen, sondern lebenswert und für den Dienst der Allgemeinheit brauchbar zu erhalten.

Schlußbemerkung der Schriftleitung: Derartige Bestrebungen sind schon seit längerer Zeit im Gange und haben vorläufig ihren Niederschlag gefunden in einer Denkschrift, betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedelungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch), der im Auftrage eines von den Städten Duisburg, Düsseldorf, Elberfeld, Essen und den Landkreisen Dinslaken und Mettmann eingesetzten Arbeitsausschusses vom Beigeordneten der Stadt Essen R. Schmidt bearbeitet und auf S. 50 dieser Nummer besprochen wird.

ZWEITE GEMEINSAME TAGUNG FÜR DENKMALPFLEGE UND HEIMATSCHUTZ, DRESDEN 1913.

Mitgeteilt durch Dr. phil. JUNG, Berlin-Grunewald.

Die zweite gemeinsame Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz hat einige die Städtebaukunst behandelnde Vorträge von besonderer Bedeutung gebracht.

Zunächst sprach Stadtbaurat Professor Erlwein (Dresden) über

Dresdener städtebauliche Fragen.

„Es fehlt vielen noch das Verständnis dafür, daß man Kunstdenkmäler ruinieren und in ihrer Wirkung zerstören kann, ohne daß man sie selbst antastet. Monumente, Gebäude, Städtebilder, ja ganze Gegenden der Natur können in ihrem Kunstwert und in ihrer Bedeutung durch stilistisch und maßstäblich verfehlte Eingriffe in der Umgebung vernichtet werden. Es ist uns nichts Neues, daß herrliche alte Städtebilder, Straßen und Marktplätze vernichtet worden sind durch die Errichtung eines einzigen Neubaues in ihrer Nähe, und daß es zu den wichtigsten Forderungen der Denkmalpflege gehört, bei der Wirkung eines Baudenkmals stets auch die Beziehungen zur Umgebung richtig zu würdigen. Bei Bebauungsplänen, bei Straßendurchbrüchen und bei Stadterweiterungen sei unsere größte Sorge, wie wir das Bestehende mit dem kommenden Neuen taktvoll zusammenschmelzen können,

und die vielen Sünden vergangener Jahre sollen uns ein Warnungszeichen werden, wie man manches nicht machen darf. Wie auf allen Gebieten der Kunstpflege, so auch bei dem Denkmalschutz treten uns stets als einflußreicher und mächtiger Faktor die Begriffe Wirtschaftlichkeit und Verkehr entgegen. Auch wir in Dresden möchten gern unser Haupt verhüllen, wenn wir an den Untergang so manchen herrlichen, überlieferten Baudenkmals uns erinnern, das der sogenannte Verkehr verschlungen hat. Es ist ein Verdienst des Oberbürgermeisters dieser Stadt, daß er vor sechs Jahren mit Entschiedenheit die Nachprüfung der festgesetzten Bebauungspläne der Altstadt in Dresden durchgeführt hat und daß er unter Zuziehung sachverständiger Berater aus allen Kreisen durch Aufhebung mancher kritischen Baufluchtlinie das Stadtbild im Innern vor Untergang bewahrt hat. Über drei charakteristische Beispiele aus der jüngsten Zeit Dresdener Bauumwälzung soll ich heute berichten, die dartun sollen, mit welcher Zähigkeit und mit welchem Ernst die Stadterweiterung Dresdens den Schutz überkommener Städtebilder vom Standpunkte der Denkmalpflege aus betreibt und durchführt. Vielleicht geben sie manchen Behörden Anregung zu ähnlicher Entschiedenheit."

Nach dieser Einleitung legte Baurat Erlwein zunächst dar, wie der malerische Gedanke der Umgebung der Kreuzkirche bewahrt worden ist, indem die Pfarrgasse nicht durchgehend auf 12 m, sondern nur allmählich so weit verbreitert wurde, als verkehrstechnisch durchaus notwendig war. Die hierauf entstandenen beiden Gebäude der Pfarrwohnungen der Kreuzkirche von Schilling & Gräbner und des kleinen Stadthauses nach Erlweins Entwurf zeigen, wie bei Erfüllung moderner Verkehrsansprüche das notwendige malerische Bild selbst in einer Großstadt einer Umgebung erhalten werden kann.

Als zweites Beispiel schilderte Baurat Erlwein die Erweiterung der Wilsdruffer Straße, die sich als unbedingt notwendig erwies, und wobei leider zwei künstlerisch bedeutsame alte Häuser (Hôtel de France und die Löwenapotheke) beseitigt werden müssen. Da nun aber durch die Verbreiterung der Straße an der Mündung des Altmarktes das kunstgeschichtliche Platzbild des Altmarktes, das ohnehin durch so manchen Frösteln erzeugenden Fremdkörper schwer genug geschädigt war, eine weitere böse Verschandelung erfahren hätte, wenn die Wilsdruffer Straße ohne weiteres auf die notwendige Breite gebracht worden wäre, so schlug Erlwein, wie bekannt, vor, beim Neubau der Löwenapotheke den neuen Bürgersteig auf die Länge des Gebäudes an der Wilsdruffer Straße durch einen Laubengang zu überbauen und diese Überbauung in senkrechter Richtung fortzusetzen, um die Öffnung des Altmarktes nach der Straße zu möglichst gering erscheinen zu lassen. Der Vortragende schilderte, wie dieser Plan allem Widerstand zum Trotz durchgesetzt wurde, und rühmte namentlich die Entschließung des Ministeriums des Innern*) vom 15. Februar 1913, durch die es seine Zustimmung zu dem Laubengang gab. Sie zeigt ein Verständnis für die Aufgaben des modernen Städtebaus, auf das wir stolz sein dürfen.

Endlich zeigte Baurat Erlwein an seinen Entwürfen, wie die Gestaltung des Königsufers in Dresden-Neustadt zwischen dem Finanzministerialgebäude und dem Japanischen Palais gedacht ist, um hier ein schönes Bild im Sinne moderner Städtebaukunst zu schaffen. Er schloß seine Ausführungen, die durch Lichtbilder erläutert wurden, mit folgenden Worten:

„Die erwähnten Beispiele mögen in der Hauptsache dartun, wie heute in praktischen städtebaulichen Fragen im Sinne der Denkmalpflege auch dann noch gearbeitet werden kann, wenn selbst nicht alle idealen Forderungen des Denkmalschutzes erfüllt werden können. Wir sind weit entfernt, uns aus reiner Begeisterung für alle alten Baudenkmäler den gerechten Forderungen des Verkehrs und der Hygiene zu verschließen, wenn wir zwingenden Notwendigkeiten machtlos gegenüberstehen. Aber wir müssen aus der Not eine Tugend machen und in solchen Fällen einen Mittelweg zu gehen suchen zwischen idealen künstlerischen Wünschen und widerstreitenden wirtschaftlichen Forderungen. Ich gebe zu, daß an der Kreuzkirche und an der Wilsdruffer Straße, wenn es sich um neue Baugebiete handeln würde, weder eine Abstaffelung in der Baufluchtlinie noch ein Laubengang an der verkehrsreichsten Ecke vorgeschlagen werden könnte, aber ich behaupte auch — und dies mit Zustimmung wohl aller um Kunst interessierter Kreise — daß der hier vorgeschlagene Weg schon das letzte Zugeständnis bedeutet und sehr wohl auch für den erträglich ist, dessen Ideal nur Geldverdienen bedeutet. Es ist eben eine Frage natürlichen und künstlerischen Taktes, moderne städtebauliche Fragen in alten Stadtgebieten zu lösen, und keine Regel und kein Gesetz kann ohne ihn Rücksichtslosigkeiten verhindern."

Sodann der Vortrag des Stadtbaurats Schaumann aus Frankfurt a. M. über:

Der Wasserbau in seinen Beziehungen zur Denkmalpflege und zum Heimatschutz.

Der Vortragende ging davon aus, daß der Wasserbau früherer Zeiten uns zum Teil erst die Heimat geschaffen hat, die wir lieben, daß die neuzeitliche Entwicklung des Wasserbaus aber ganz anders geartet ist wie die frühere, und daß wir sehr großen Veränderungen entgegensehen hauptsächlich infolge des geplanten Gesetzes über die Schiffahrtsabgaben und wegen der stetig zunehmenden Ausnützung

*) In dieser Entscheidung heißt es u. a.: „Das Ministerium des Innern würde seine Aufgabe verkennen, wenn es nicht berechtigten und in dem Gesetze gegen die Verunstaltung von Stadt und Land vom 10. März 1909 ausdrücklich zur Anerkennung gelangten neueren Anschauungen, auch soweit sie von seinen eigenen früheren Anschauungen abweichen, Rechnung tragen und wenn es nicht bei der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen den auf die Erhaltung und Schaffung guter Straßen- und Platzbilder gerichteten Bestrebungen gegenüber den vormals ausschließlich maßgebend gewesenen Verkehrsinteressen mehr als bisher Geltung verschaffen wollte. Jedenfalls möchte das Ministerium des Innern dem Stadtrate zu Dresden, wenn er jetzt seinen einseitigen, lediglich das Verkehrsinteresse betonenden Standpunkt verlassen und auch ästhetischen Rücksichten Raum geben will, nicht entgegentreten, sondern ihn unterstützen, diese sich vielfach widerstreitenden Interessen tunlichst in Einklang zu bringen und darin eine einigermaßen befriedigende Lösung zu suchen, besonders möchte das Ministerium des Innern wünschen — und hierin weiß es sich in Übereinstimmung mit namhaften Städtebaukundigen — daß das Heil einer gesunden Großstadtentwicklung auch in Dresden weniger in der rücksichtslosen Verbreiterung alter Straßen und in der damit verbundenen vermehrten Zuleitung des Verkehrs nach dem enggebauten Stadtkern, als vielmehr in der Zerstreuung des Verkehrs und insbesondere in seiner Ableitung vom engen Stadtinnern erblickt wird. Denn die Verbreiterung alter enger Straßen — dies lehrt die Erfahrung in vielen deutschen Städten — zerstört das Städtebild und kann, wenn nicht unbeschränkte Mittel zur Verfügung stehen, meist nie so durchgeführt werden, daß sie dem gegenwärtigen Verkehre, sowie dem durch die Verbreiterung angezogenen und mit der Bevölkerungszunahme wachsenden künftigen Verkehr vollauf genügt. Vielmehr werden solche Straßenverbreiterungen vom Verkehrsstandpunkte aus mehr oder weniger Stückwerk bleiben."

der Wasserkräfte. Dem dürfen wir nicht mit verschränkten Armen zusehen. Mit der Denkmalpflege gerät der Wasserbau am leichtesten in Widerstreit 1. durch seine Hochbauten, 2. durch seine Brückenbauten, 3. durch die Ausbildung der Ufer, 4. durch die Veränderung der Höhe und Breite des Wasserspiegels. Für die Hochbauten betonte der Vortragende nachdrücklich, daß sie nicht dem Ingenieur, sondern dem Architekten anvertraut werden sollten. Für die Brücken stellte er den Grundsatz auf, daß Eisen und Stahl die gefährlichsten Feinde des Stadtbildes sind. Durch seine Vorschriften über Durchflußbreiten und -höhen, über Pfeilerstellung, Höhenlage der Fahrbahn und alle diese zahlenmäßig festgestellten Grundlagen bestimmt der Wasserbauer den Maßstab und oft auch den Charakter der Brücke. Dieser Maßstab gerät oft in Widerspruch mit dem Maßstab, der in den Bauten zu beiden Seiten der Brücke gegeben ist, und so schädigt die Brücke das alte Stadtbild mehr oder minder, wie der Vortragende an den neuen Kölner Brücken darlegte. Wir können unsere alten Stadtbilder erhalten, wenn nicht der Techniker mit seinen „Errungenschaften", sondern zuerst der Künstler das Wort hat. Erst wenn er gesprochen hat, darf die Technik ihre Forderungen stellen. In dieser Beziehung wies der Vortragende auf den Bau der neuen Friedrich-August-Brücke in Dresden und der alten Mainbrücke in Frankfurt a. M. hin. Viele andere alte Brücken aber haben einen schweren Stand gegenüber der modernen Technik, weil sie nicht so im Licht der Öffentlichkeit stehen wie jene. Keine alte Brücke dürfte zerstört werden, bevor nicht alle Möglichkeiten ihrer Erhaltung erschöpfend untersucht sind.

Noch viel gefährlicher für Stadtbilder und einzelne Bauwerke sind Veränderungen der Höhenlage des Wasserspiegels, Flußkanalisierungen und Veränderungen der Ufer. Bei einseitigem Vorgehen zerstören die Wasserbautechniker oft die Wechselwirkung zwischen Stadt und Fluß, die, ursprünglich auf wirtschaftlicher oder verkehrstechnischer Grundlage ruhend, in unserer Empfindung zu einem einheitlichen Kunstwerk zusammengewachsen ist. Der Wasserbautechniker beruft sich auf die Forderungen bei höchstem Hochwasser, aber eine andere Frage ist es, ob man dem Fluß wegen der Erhaltung eines Baudenkmals nicht ab und zu etwas vorschriftswidriges Verhalten gestatten kann. Darf nicht die Flutrinne hier und da eine Ausbauchung erhalten, muß die „hochwasserfreie" Höhe der Straßen genau durchgeführt werden, oder kann die Uferstraße nicht auch einmal zugunsten eines Baudenkmals gesenkt werden, selbst auf die Gefahr hin, daß hier alle zehn Jahre eine Überflutung von wenigen Stunden eintritt? Es kann schlechterdings nicht zugegeben werden, daß Maßnahmen, die geeignet sind, Baudenkmäler auf das schwerste zu schädigen, ganz einseitig vom Standpunkt der Technik ohne Berücksichtigung der Forderungen der Denkmalpflege festgelegt werden. Daß mit gesundem Menschenverstand, mit natürlichem Gefühl und vor allem mit einem warmen Herzen für unsere Denkmäler da schon viel erreicht werden kann, erläuterte der Vortragende weiterhin ausführlich an dem Beispiel von Frankfurt a. M., wo es gelungen ist, für den Ersatzbau der alten Mainbrücke eine steinerne Brücke durchzusetzen und dem Entwurf eine Gestalt zu geben, die mit der Umgebung in künstlerischem Einklang steht. Auch für die Fuldaregelung in Kassel und die alte Donaubrücke in Regensburg sollte nach Ansicht des Vortragenden ein Vergleich zwischen den Technikern und den Denkmalpflegern möglich sein.

Zur Anbahnung derartiger Vergleiche forderte der Vortragende, unter Hinweis auf üble Erfahrungen in Preußen und Sachsen, es müßte durch Verordnungen festgelegt werden, daß die entscheidenden Stellen alle Entwürfe zu Wasser- und Brückenbauten den zuständigen Organen der Denkmalpflege ohne weiteres zur Begutachtung vorzulegen haben. Nur in Bayern ist dies der Fall, in Preußen versagen die Bestimmungen im Wassergesetz für die Denkmalpflege gänzlich, Hessen dagegen besitzt in seinem Denkmalschutzgesetz ein ausgezeichnetes Mittel auch gegen Schädigung von Stadtbildern und Baudenkmälern durch den Wasserbau. Nicht bloß bei der Prüfung der Entwürfe sollten die Denkmalpfleger gehört werden, sondern auch bei der Ausführung größerer Wasserbauten, weil hier oft ganz unvorhergesehene Dinge entschieden werden müssen. Die Denkmalpflege, die leider nicht so volkstümlich ist wie der Heimatschutz, muß sich bei allen Verwaltungen und ihren Organen immer mehr als ein gleichberechtigter Faktor neben der Technik und der Volkswirtschaft durchsetzen.

Der Redner schloß mit dem Hinweis auf die einseitige Ausbildung unserer Techniker auf den Hochschulen und befürwortete auch ihre allgemeine Durchbildung; sie werde ihn zu unserem Bundesgenossen machen; ein Ingenieur mit offenen Augen für die Schönheit unserer Heimat und für die Bedeutung unserer Denkmäler werde am besten im Einzelfall die Mittel und Wege zeigen können, der Denkmalpflege zu dienen. Nicht minder werde der Denkmalpfleger mit allgemeiner Bildung und weitem Blick für die Daseinsbedingungen in ihrer Gesamtheit seine Ideale am besten fördern können.

Oberregierungsrat Dr. Cassimir, München, schloß sich in seinem Berichte in den wesentlichen und grundlegenden Gesichtspunkten den Ausführungen des Berichterstatters Stadtbaurats Schaumann an. Er ergänzt dessen Darlegungen noch durch Ausführungen aus zwei Gebieten des Wasserbaues, bei denen in besonders weitgehendem Maße in die bestehenden Verhältnisse der Natur eingegriffen wird, so daß hier die Fragen des Heimatschutzes eine äußerst wichtige Rolle spielen, es sind dies die Flußregelungen und die Ausnützung der Wasserkräfte. (Schluß folgt.)

NEUE BÜCHER.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

DER STÄDTEBAU NACH DEN ERGEBNISSEN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN BERLIN NEBST EINEM ANHANG: „DIE INTERNATIONALE STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF. 600 Wiedergaben des Bilder- und Planmaterials der beiden Ausstellungen. Herausgegeben im Auftrage der Arbeitsausschüsse von Dr. Werner Hegemann, Generalsekretär der Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf. Zweiter Teil: Verkehrswesen, Freiflächen, Paris, Wien, Budapest, München, Köln, London, Stockholm, Chicago, Boston Erweitert durch das Material der Städtebau-Ausstellung Düsseldorf 1912. Berlin, Verlag Ernst Wasmuth A.-G. 1913.

Reichlich spät ist dieser zweite Teil erschienen, so daß er die der

Berliner nachgefolgten Düsseldorfer Ausstellung mitberücksichtigen konnte. Darauf erstreckte sich der Auftrag des Berliner Ausschusses zwar nicht; die Zusammenfassung ist wohl mit Zustimmung des Düsseldorfer Ausschusses auf die eigene Entschließung des Verfassers zurückzuführen, doch nicht zum Schaden der Sache, im Gegenteil, da die Düsseldorfer Ausstellung im wesentlichen die Berliner zur Grundlage hatte.

Nach einer kurzen sehr lesenswerten Vorbemerkung steht der Verfasser gleich mitten in der Sache — geradezu glänzend ist der erste Abschnitt zum II. Kapitel; „Großstädtisches Verkehrs- und Transportwesen" geschrieben. Ich muß es mir versagen, daraus einzelne Stellen anzuführen — man könnte sonst in Versuchung kommen, den ganzen Abschnitt abzuschreiben. Diese Ausführungen haben bleibenden Wert.

In den folgenden Abschnitten werden Paris mit der Geschichte seiner Entstehung und großzügigen Entwickelung, die Stadterweiterung und der „bornierende Absolutismus" mit Seitenhieben auf Berlin, dann Wien und Budapest, deren Wohnverhältnisse denen von Paris und Berlin nichts an Unzulänglichkeit nachgeben, das im Gegensatz zum Planschematismus kleinstädtische Motive in die Großstadt verpflanzende München, vor allem aber London mit seinem dezentralisierten Stadtorganismus geschildert, woran sich ein besonderer erschöpfender Abschnitt über Zentralisation und Dezentralisation, Absolutismus und Selbstverwaltung und ihre Rückwirkungen auf den Städtebau schließt, mit besonderer Betrachtung der Eisenbahnen nach London und in London, die erst die englische Wohnkultur ermöglicht haben.

Die Abschnitte Stockholm und Boston mit Hinweisen auf rheinische Industriestädte und großstädtische Verkehrsmittel schließen das Kapitel, das bei den durch die Ausstellung gegebenen Unterlagen naturgemäß nicht immer wie in einem Lehrbuche methodisch geordnet sein kann, das aber bei voller Beherrschung des gewaltigen Stoffes stets das Charakteristische heraushebt und zu fruchtbaren Vergleichen benutzt. Diese Art der Darstellung wirkt außerordentlich lebendig und überzeugend.

Im dritten und Schlußkapitel des umfangreichen Werkes, das im Großquart 397 Seiten umfaßt — der bereits im Jahre 1911 erschienene erste Teil hatte 144 Seiten — werden die Freiflächen behandelt in Paris, London, amerikanischen Städten, Deutschland und Berlin mit besonderer Berücksichtigung der Spielplatzfrage und der Schaffung grüner Gürtel.

Die Ausstattung ist eine vortreffliche, in Textdruck sowohl als auch in den bildlichen Darstellungen, von denen ein großer Teil farbig wiedergegeben worden ist. Der Verfasser hat sich ein großes Verdienst um unser Vaterland mit dieser Arbeit erworben — die auf lange Zeit hinaus ein Born der Belehrung und Anregung sein wird für alle, die mit dem Städtebau zu tun haben — Verwaltungsbeamte und Ingenieure, Gartenkünstler und Architekten; ihnen allen sei das Werk auf das wärmste empfohlen, zumal der Preis auch sehr mäßig gestellt ist.

GARTENKUNST IM STÄDTEBAU. Herausgegeben von Dr.-Ing. Hugo Koch, Architekt, Hamburg. Mit 226 Abbildungen. Berlin 1914. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G.

Der Verfasser hat seiner Arbeit das hohe Ziel gesteckt, dem Schaffen der Gartenkunst im Städtebau die Wege zu ebnen, es in gesunde Bahnen zu leiten. In der Einleitung gibt er einen kurzen Abriß der geschichtlichen Entwickelung der Gartenkunst, die bekanntlich um die Mitte des 18. Jahrhunderts in fürstlichen Parkanlagen einen Höhepunkt erreichte von dem aus die Raumgestaltung der Stadt beeinflußt wurde und erst im 19. Jahrhundert in die Stadt selbst eindrang, zunächst um der Schönheit und dann um der Volksgesundheit willen. Die Durchdringung moderner Städte mit Grünanlagen hat dem Städtebaukünstler eine neue Aufgabe gestellt.

In fünf Kapiteln erörtert der Verfasser das Grün im Rahmen der Architektur, insbesondere den gärtnerischen Schmuck der Straße und des Platzes, die Grünanlagen als selbständige Kunstschöpfungen, wozu auch die zu Promenaden umgestalteten alten Wallanlagen rechnen, den Heimatschutz in seinen Beziehungen der Vegetation zum Baudenkmal und in seinen Forderungen an das Garten- und Naturdenkmal, weiter die Grünanlagen in ihren Beziehungen zum Stadtplan, dem Umfang und die Verteilung und Verbindung der Grünanlagen einer Stadt betreffend nebst den amerikanischen Parksystemen, endlich die Durchführung des Parkprogramms mit ihren Kosten — alles reich mit Abbildungen ausgestattet, die ja zum Teil Bekanntes bieten, zum Teil auch anderen Veröffentlichungen des Verlages von E. Wasmuth A.-G. entnommen sind, doch aber in geschickter Gruppierung mit neuen Aufnahmen schlagend die Gedankenfolge des Verfassers erläutern, so daß damit nicht nur jedem das Buch Lesenden genußreiche Stunden, sondern auch dem in der Kunst Schaffenden reiche Anregungen geboten werden.

DENKSCHRIFT, BETREFFEND GRUNDSÄTZE ZUR AUFSTELLUNG EINES GENERAL-SIEDELUNGSPLANES FÜR DEN REGIERUNGSBEZIRK DÜSSELDORF (rechtsrheinisch) von R. Schmidt, Beigeordneter der Stadt Essen. Essen (Ruhr) 1912.

Diese dem Düsseldorfer Regierungspräsidenten Dr. Kruse gewidmete Schrift des in der praktischen Städtebaukunst Norddeutschlands erfolgreichsten Meisters, Beigeordneten Dr. Ing. Schmidt, kann nicht warm genug dem Studium aller Fachgenossen empfohlen werden. Sowohl die darin niedergelegten Grundsätze als die Fülle der beigebrachten Karten, die den auf der Städtebau-Ausstellung Groß-Berlin 1910 sieghaft aufgetretenen Gedanken, eine Statistik der Verkehrsanlagen und der Bevölkerungsdichte kartographisch darzustellen, auch auf die Statistik der Besiedelungsart, der Bauweise, der Verkehrsstraßen, der Grünflächen, des Grundbesitzes, der Industrieverteilung usw. erstreckt und somit den auf der Baufachausstellung des vergangenen Jahres in Leipzig vertreten gewesenen sogenannten statistischen Einheitsplänen vorgegriffen hat, zwingen in gleichem Maße den Leser in den Bann eines Gedankenkreises, der all den einzelnen wirtschaftlichen und sozialen, wie technischen und künstlerischen Fragen des modernen Städtebaues gerecht zu werden und von einem weitschauenden Standpunkt aus zu einer Einheit zusammenzuschließen sucht.

Derartige Denkschriften sind uns ja aus amerikanischen Städten schon mannigfache bekannt geworden, beziehen sich aber immer nur auf eine einzelne Stadt und zwar meist auch nur auf ihre schönheitliche Ausgestaltung und ihre Durchsetzung mit Parkanlagen, während die vorliegende Arbeit des Beigeordneten Schmidt ein ganzes von großen Städten erfülltes Landgebiet von 139600 ha umfaßt, das nach seiner Bevölkerungsdichte in drei Hauptgruppen zerfällt, „Düsseldorf als selbständiger Organismus, die Wupperstädte (Elberfeld und Barmen) mit ihrer Sonderindustrie und der Ruhr-Emschergruppe (Duisburg, Hamborn, Oberhausen, Essen usw.) in dem nördlichen Bezirk."

„Zwischen diesen drei Gruppen bestehen dann auf lange Zeit hinaus lediglich Verkehrsbeziehungen".

Der erste ungleich umfangreichere Abschnitt schildert „die Bevölkerung und ihre jetzige Siedelungsweise", die Typen eingebauter und Kruppscher Arbeiterwohnhäuser mit Ausblicken auf den ursächlichen Zusammenhang mit den Bestimmungen der Bauordnungen, die vorhandenen Verkehrsstraßen und Waldbestände zwischen den Stadtgruppen. Der zweite Abschnitt schlägt dann Maßnahmen zur Durchführung des Siedelungsplanes vor und zur Aufbringung der Kosten, die insbesondere auch zur Erwerbung der Waldungen aufzuwenden sind.

Im Schlußergebnisse wird mit einer Gesamtbevölkerungsziffer von 3 Millionen Seelen in etwa 15—20 Jahren gerechnet, der Verfasser sagt dann wörtlich:

„Der General-Siedelungsplan stellt einen Organismus dar, dessen einzelne Teile in Wechselbeziehung zueinander alle Bedürfnisse der modernen Massenansiedelung erfüllen müssen. Er soll geben die Lösung der Wohnungsfrage verbunden mit den Erholungsstätten in der erquickenden Natur; die Großarbeitsstätten getrennt von den Wohnstätten, so daß sie sich wechselseitig nicht ungünstig beeinflussen; außerdem muß durch ihn die Regelung der Verkehrsfragen jeder Art erfolgen mit dem Endzweck, ein in allen Teilen und Formen den Bedürfnissen voll entsprechendes Kunstwerk zu formen, dessen Aufbau ohne Zerstörungen, ohne Irrwege stetig fortschreitend möglich ist. Die Durchführung des Generalsiedelungs-Planes liefert den Nährboden für eine gesunde, frohe arbeitsame Bevölkerung, deren Nationalstolz und Vaterlandsfreude geweckt und gestählt werden durch das Gefühl der Zugehörigkeit zu einem planmäßig einwandfrei angelegten und geleiteten Großunternehmen, das aufgebaut ist nach den Grundsätzen des Gemeinwohls.

Gesetzmäßig besteht dieser General-Siedelungsplan aus dem General-

Bebauungsplan und den ihn ergänzenden Vorschriften auf dem Gebiete des Baurechtes und der Ästhetik (Gesetz gegen die Verunstaltung usw.)

Der General-Bebauungsplan bestimmt die Flächen für Wohnbezirke und Kleinbetriebe, für Großarbeitsstätten, für Grünplätze und Erholungsflächen, sowie das Netz der Hauptverkehrsstraßen und Bahnlinien aller Art und gibt die leitenden Gesichtspunkte für die Spezial-Bebauungspläne.

Die ergänzenden Vorschriften regeln die Nutzung der Planflächen. Sie erfüllen den Sinn der Linienführung und die Plandispositionen. Sie lösen insbesondere die Wohnungsfrage nach gesundheitlichen, wirtschaftlichen und ästhetischen Gesichtspunkten."

Möge es dem Verfasser vergönnt sein, die Verwirklichung dieses wahrhaft großzügigen Programms noch zu erleben!

Die Voraussetzungen dafür sind dort viel günstigere als irgend wo anders!

MITTEILUNG.

EINE NEUE ZUGSTRASSE IN GROSS-BERLIN N. Im Norden Berlins ist die alte Heerstraße der Berlin—Oranienburg—Strelitzer Chaussee modernen Anforderungen längst nicht mehr gewachsen. Die Verkehrsnöte der überlasteten sogen. Nordbahn und die schlechte Lage des Stettiner Vorortbahnhofes ließen sodann den Wunsch entstehen, diese Bahnstrecke zu elektrifizieren und als Untergrundbahn mit der Wannseebahn zu verbinden. Der von der Firma Siemens & Halske fertig ausgearbeitete Plan ist schon seit Jahren den Behörden bekannt, scheint aber vollständig in Vergessenheit geraten zu sein.

Als dann die städtische Nord-Süd-Untergrundbahn nach Überwindung unendlicher Schwierigkeiten in Angriff genommen wurde, tauchte der Gedanke auf, diese Bahnstrecke über den nördlichen Endpunkt an der Seestraße hinaus als Hochbahn oder Einschnittbahn in die nördlichen Vororte weiterzuführen. Der Bebauungsplan von Reinickendorf ermöglicht nun sehr wohl, eine Straße vorzusehen, deren große Breite eine Schnellbahn später jederzeit aufnehmen kann.

Die Weiterführung der Prachtstraße bzw. der geplanten Schnellbahn durch die Gemarkungen Wittenau und Hermsdorf macht nicht die geringsten Schwierigkeiten. Als ihren eigentlichen Ausgangspunkt kann man die schöne Dorfaue von Wittenau bezeichnen. Dort mündet eine Anzahl von Zubringerstraßen. Insbesondere ist die von den und nach dem Westen Berlins führende Straße wichtig. Den heutigen großen, durch überlastete alte Straßen und dicht bevölkerte Stadtviertel führenden Umweg nach Berlin W über Berlin N vermeidet diese Straße.

In Wittenau hat man die Prachtstraße bis zur Gemarkungsgrenze von Waidmannslust schon fertig ausgebaut. Der kürzlich erfolgte Übergang des in Waidmannslust durchschnittenen Geländes aus Privatbesitz an eine Bodengesellschaft ermöglicht die Straßenfortführung durch diese Gemeinde.

Zwischen Waidmannslust und Hermsdorf liegt ein ziemlich breites vom Hermsdorfer Mühlenfließ durchzogenes, unbebautes auf einem Untergrund von beiläufig 4—5 m Moor und Torf belegenes Wiesengelände. Eine dauernde Erhaltung als Wiesengürtel und wichtiger Vorfluter für die angrenzenden Gemeinden wird zurzeit von der Regierung durch gesetzliche Maßnahmen (Hochwasserschutzgesetz usw.) angestrebt. Die Fließmitte ist die Gemarkungsgrenze. Da das Gelände sehr geringwertig ist, würde der Erwerb des Straßenlandes nur geringe Kosten verursachen.

Die Kosten für die Kreuzung des Fließtales sind aber von den beiderseitig an die Straße grenzenden Wiesenbesitzern nicht einzuziehen, da eine Bebauung wegen des mangelnden Baugrundes ausgeschlossen ist. Hier wäre der Anlaß gegeben, daß Provinz oder Kreis mit Beihilfen einspringen und insbesondere dadurch den Gemeinden Hermsdorf und Waidmannslust eine baldige Entschließung ermöglichen, die zweckmäßigste, wenn vielleicht auch etwas teurere Linienführung über das Wiesental zu wählen.

Dabei sei noch erwähnt, daß die an das Fließtal angrenzenden Baugelände durch ein vom Kreisbauamt ausgearbeitetes Ortsstatut vor der Besetzung mit ästhetisch minderwertigen Bauten geschützt werden sollen. Der Gesetzentwurf soll sich seit geraumer Zeit bei den beteiligten Gemeinden befinden. Weiterhin ist die Schaffung eines großen Sees zwischen der neuen Straße und dem Bahnkörper der Nordbahn in Aussicht genommen.

Die Weiterführung der Straße durch die Gemarkung Hermsdorf bis an die Königliche Forst bietet keinerlei Schwierigkeiten.

Die Weiterführung durch den nördlichen Gemarkungsteil von Hermsdorf ist jedoch leider nicht möglich. Die bereits angelegten Straßen mit vorgeschrittener Bebauung haben eine Breite von nur 15 m. Hier zeigt sich der Nachteil eines voreilig und ohne Sachkenntnis aufgestellten Bebauungsplanes. Es ist aber möglich, die Straße etwa parallel der westlichen Gemarkungsgrenze durch die Königliche Forst zu führen. Dieser Waldstreifen ist vom Forstfiskus ohnehin als dereinstiges Bauland aus den zu erhaltenden Dauerwaldflächen ausgeschieden worden.

Über den Anschluß und die Weiterführung der Straße in Frohnau wird sich die Berliner Terrainzentrale zu äußern haben. Irgendwelche Schwierigkeiten sind nicht vorhanden.

Bei der nördlichen Weiterführung hat man die Wahl der Richtung auf Stolpe oder Bergfelde. Wer hier dem Plane die besten Möglichkeiten zu bieten vermag, wird die Straße bekommen. Ihr Anschluß an das neue Kaiserliche Hofjagdrevier muß selbstverständlich in Aussicht genommen werden.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die Elektrifizierung der Nordbahn und ihre Verbindung mit dem Wannseebahnhof von Sachverständigen für wichtiger und ertragreicher gehalten wird als die Verlängerung der städtischen Nord-Süd-Untergrundbahn im Zuge der neuen Straße. Diese muß aber unbedingt eine hinreichende Breite erhalten, um bei Bedarf jederzeit Schnellbahnverkehr aufnehmen zu können. Bis dahin mag in der Mitte ein Grünstreifen liegen bleiben, dessen dauernde Erhaltung der Straße auch nur zum Vorteil gereicht.

Der Straßen- und Bahnplan kann und würde für die Entwicklung der nördlichen Vororte etwa dieselbe Bedeutung haben wie die Döberitzer Heerstraße für die westlichen Vorortgebiete. Dipl.-Ing. Wehl.

CHRONIK.

DER WERKBUND! Der deutsche Werkbund ist nichts anderes als das wiedererwachte Herstellungsgewissen unseres Gewerbes. Unter dem Wirbel des Umsturzes der Wirtschaftsverfassung ist es seinerzeit verwirrt und betäubt worden. Die persönlichen Beziehungen zwischen Handwerker oder Fabrikant, Erzeugnis und Käufer waren abgerissen und beim Kampf um den Markt schien „billig liefern" ein vorteilhafterer Wahlspruch als „brauchbar, dauerhaft und geschmackvoll arbeiten". So kamen wir zu einer schlimmen Zeit des Unechten, Unpraktischen, Unsoliden und Häßlichen in allem Möglichen, was uns täglich umgab. Es kann wohl nicht mathematisch bewiesen werden, ist aber anzunehmen, daß viel naiver Sinn für Schönheit und Wahrheit darunter gelitten hat und verloren gegangen ist. Aber mit der Zeit stellte es sich heraus — nämlich je mehr der Markt an Umfang zunahm und schließlich Weltmarkt wurde — daß man mit der Billigkeit allein doch nicht jeden Wettbewerb totmachen kann. Der Qualitätsgedanke, der zur Ehre des alten Gewerbes gehört hatte, feierte seine Auferstehung und schuf sich vor einigen Jahren seine Organisation: den Werkbund. Es ist nicht so einfach, alte Sünden gutzumachen, und alle Begeisterung einiger für eigentlich selbstverständliche (sollte man meinen) Qualitätsideale bleibt ohne praktische Bedeutung, solange das liebe Publikum sich an Schund genügen läßt oder eine Freude an ihm hat, wenn er nur als „sensationelle Neuheit" auftritt.

Aber die Anzeigen mehren sich, daß der Sinn für Gediegenes und Dauerndes und für deutsche Eigenart in der Form immer stärkere Wurzeln treibt.

Die Deutsche Werkbund-Ausstellung in Köln 1914 (Mai bis Oktober) wird zeigen, was auf allen Gebieten der Gütererzeugung Schönes und Gutes geboten wird: sie wird hoffentlich eine entscheidende Wendung in der Entwickelung des Marktes und damit der deutschen Kultur herbeiführen.

DAS NIEDERRHEINISCHE DORF IN DER KÖLNER WERKBUND-AUSSTELLUNG. Es war ein glücklicher Gedanke des Landrats von Reumont in Erkelenz, in der Werkbundschau auch ein Musterbeispiel moderner ländlicher Kultur zu zeigen.

Der Werkbund will nicht die alte Kultur nachahmen, sondern aus dem Gebiete unserer Zeit neu beleben. In diesem Sinne soll das der Ausstellung angegliederte Dorf ein Stück niederrheinischen Bauerntums im zwanzigsten Jahrhundert darstellen. Es handelt sich also nicht um eine jener romantischen Ausstellungskulissen, wie sie schon so oft als „Alt-Leipzig", als „Alt-Düsseldorf", als „Thüringisches Dorf" usw. in Holz, Gips und Leinwand aufgebaut worden sind, sondern um einen durchaus realen lebendigen Ausschnitt modernen Lebens.

Keinem Geringeren als dem bekannten Kleinwohnungskünstler Professor Georg Metzendorf, dem Erbauer der Margaretenhöhe in Essen und der Gartenstadt Hüttenau an der Ruhr, wurde der Entwurf und die Bauleitung übertragen.

Ähnlich wie das gesamte Ausstellungsgelände wird dieser sein letzter Abschnitt durch zwei Zugangsstraßen aufgeteilt, deren eine ungefähr parallel zum Rhein verläuft. Beide Straßen münden in den von gewichtigen Gebäuden eingerahmten Hauptplatz des Dorfes. Aus einem wuchtigen, in der Achse der oberen Dorfstraße sich erhebenden Fabrikportal heraustretend, betreten wir das Dörfchen. Zu beiden Seiten begleiten kleine Bauernhäuser den schmalen Weg, das rechte von Architekt Müller-Jena (Köln), das linke von Regierungsbaumeister Becker (Düsseldorf) entworfen. Zwischen dem ersteren und einem großen Gehöft hat noch ein schlichtes Wohnhaus des Architekten Camillo Friedrich (Köln) Platz gefunden, während Metzendorf quer gegenüber eine moderne Lehrschmiede hinstellt. Das Gehöft, im Auftrage des Rheinischen Bauernvereins nach Entwürfen des Regierungsbaumeisters Speckmann (Köln) gebaut, soll einem Ackerbetrieb von etwa 100 Morgen dienen und stellt in seiner behäbigen Architektur, mit seinen modernen landwirtschaftlichen Einrichtungen und Maschinen, unter denen Musterbeispiele neuzeitlicher Milchwirtschaft und Hühnerzucht besonders anziehend zu werden versprechen, ein praktisch wie ästhetisch vorbildliches Anwesen dar. An dem Gehöft vorbei gelangen wir auf den großen Dorfplatz, dessen Mitte eine von Professor Metzendorf entworfene reizvolle Brunnenanlage betont. Natürlich liegt an der Breitseite das Gasthaus, eine phantasievolle Schöpfung des Kölner Architekten Joseph Bransky. „Zum Tanzmichel" ist der in romantisch-mittelalterlich stilisierten Formen gehaltene Bau genannt, durch deren in derbfarbiger Bemalung lustig prangenden Gasträume hindurch man in den zum Rhein abfallenden, von schönen alten Bäumen bestandenen Garten kommt. Dann heraus aus dem Tanzmichel und hinein in die links nebenan von den Architekten Schreider und Below (Köln) errichtete Jugendhalle, in der Deutschlands Nachwuchs turnend, spielend, Vorträgen lauschend im Sinne einer gesunden völkischen Entwicklung herangebildet werden soll. Die für Stoppenberg bestimmte Halle soll dartun, daß ein derartiger Bau schon für 25 bis 30000 Mk. hergestellt werden kann. Die gegenüberliegende Platzseite schließt ein von Regierungsbaumeister Stahl (Düsseldorf) entworfenes Doppelarbeiterhaus ab. Hier zeigen die rheinischen Bauberatungsstellen an Beispielen und Gegenbeispielen, wie die Bauweise auf dem Lande dank der Einsicht der zuständigen Behörden wieder in glücklichere Bahnen gelenkt wird.

Im Winkel der beiden Dorfstraßen, mit der Hauptfront dem Platz zugekehrt, erhebt sich die Dorfkirche, eine Schöpfung der Architekten Mattard und Renard (Köln). Das Gotteshaus, wie alle anderen Häuser in niederrheinischen Backstein ausgeführt, lehnt sich an überlieferte Stilformen an, hat aber deutlich erkennbare moderne Züge. Ein schlichter Rasenfriedhof mit malerisch verteilten Steinen und Kreuzen schmiegt sich, an der Straße von einer Gräberhalle begrenzt, dem kleinen Gotteshause an. Ihm gegenüber erblicken wir das von Metzendorf geschaffene Essener Haus, in der äußeren und inneren Gestaltung dem vom Erbauer in der Margarete-Krupp-Stiftung entwickelten Typ entsprechend. Wir finden hier die gleichen vorbildlichen hygienischen Einrichtungen für eine Kleinwohnung, die von der Firma Eick Söhne in Essen ausgeführten Möbel sind dieselben wohlfeilen ästhetisch gediegenen Stücke.

Wir kommen zum Ausgang an der schrägen Straße, der links und rechts von einer Weinwirtschaft und einem Kaffeehaus mit alkoholfreien Getränken eingefaßt wird, dieses von dem schon erwähnten Müller-Jena, jenes vom Architekten Max Stirn (Köln) gebaut. Neben dem Weinrestaurant begrenzt den Vorplatz nach dem Rheine zu noch ein kleineres Gehöft, als Mittelpunkt einer Ackerwirtschaft von 25 Morgen gedacht. Eine Reihe von Bäumen vor diesem Hof wird als freundlicher Auftakt die dörfliche Stimmung betonen, die auch im übrigen durch schön verteiltes Grün dem an sich etwas nüchternen Charakter der Ziegelsteinhäuser gefällige Wirkungen abgewinnen dürfte.

Otto Albert Schneider, Essen.

DIE DEUTSCHE ABTEILUNG AUF DER BALTISCHEN AUSSTELLUNG IN MALMÖ geht ihrer Vollendung entgegen. Der etwa 26000 qm bedeckende deutsche Hauptausstellungspalast ist unter Dach und Fach. Hand in Hand damit sind die Arbeiten im Innern gegangen. Ähnlich geht es mit der großen eisernen Maschinenhalle, wo die Montage der Eisenkonstruktion, wie des elektrischen Laufkrans, der den Ausstellern bei dem Aufbau der Maschinen nützliche Dienste leisten wird, flott vorangeschritten ist. Die Aussteller sind daher in der angenehmen Lage, mit dem Versand ihrer Ausstellungsgegenstände schon in der ersten Märzhälfte beginnen zu können. Sie haben also bis zum Eröffnungstage — 15. Mai — reichlich Zeit. Das wird um so leichter möglich sein, als nicht verabsäumt worden ist, für die Aussteller Transport- und Speditionstarife unter günstigen Bedingungen abzuschließen.

VIERTER FERIENKURSUS ÜBER VOLKSWIRTSCHAFT, STAATSBÜRGERLICHE FORTBILDUNG UND REDEKUNST vom 14. bis 19. April 1914 (Osterwoche) in der Landwirtschaftlichen Hochschule, Berlin N., Invalidenstraße 42, veranstaltet vom Bund Deutscher Bodenreformer (Geschäftsstelle: Berlin NW., Lessing-Straße 11). Zum vierten Male veranstaltet der Bund Deutscher Bodenreformer einen Ferienkursus, Bisher haben über 1300 Personen aus allen Gesellschaftskreisen an den Kursen teilgenommen. Die Besucher kamen aus mehr als 500 Orten unseres Vaterlandes. Viele Beamte und Lehrer sind von ihren Behörden zur Teilnahme an den Kursen beurlaubt worden. Etwa 100 Bürgermeister und Gemeindevertreter kamen im Auftrage ihrer Gemeinden. Außerdem nahmen noch Studenten, Kaufleute, Redakteure, Ingenieure, Vertreter von Gewerkschaften und Genossenschaften in großer Zahl an den Kursen teil.

Bei Ausgestaltung des diesjährigen Kursus ist Rücksicht genommen worden auf solche Teilnehmer, die sich im öffentlichen Leben betätigen wollen. Dem neutralen Charakter des Bundes Deutscher Bodenreformer entsprechend, bleiben alle parteipolitischen und religiösen Fragen vom Kursus ausgeschlossen. Wert wird darauf gelegt, daß die Vorträge durchaus gemeinverständlich sein werden,

Außer den Vorträgen und Besichtigungen sind zwanglose gesellschaftliche Veranstaltungen vorgesehen.

Damen und Herren haben Zutritt. Die Mitglieder des Bundes Deutscher Bodenreformer und die dem Bunde körperschaftlich angeschlossenen Vereine zahlen nur eine einmalige Einschreibgebühr von 5 Mk. Andere Hörer lösen für den ganzen Kursus eine Hörerkarte für 10 Mk.

Die Einlaßkarten werden gegen Voreinsendung des Betrages oder unter Nachnahme versandt. Anmeldungen und Geldsendungen sind an den Bund Deutscher Bodenreformer, Berlin NW. 23, Lessingstr. 11, zu richten. Die Anmeldungen werden nach dem Tage des Eingangs erledigt und im Interesse der Teilnehmer möglichst frühzeitig, spätestens aber bis zum 4. April erbeten.

Die Prospekte sind in jeder Zahl kostenfrei vom Bunde zu beziehen. Zimmer von 1 Mk. an werden vermittelt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.

Bebauungspläne für das Havelgelände.

11. Jahrgang 1914 5. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DER WETTBEWERB UM ENTWÜRFE FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS HAVELGELÄNDE GEGENÜBER DEM GRUNEWALD BEI BERLIN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Der vor fünf Jahren von den Stadtgemeinden und Landkreisen Groß-Berlins ausgeschriebene allgemeine Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin schloß das von den Spandauer Weinbergen bis zur Sakrower Forst reichende Havelgelände mit ein — das hat jedermann in der Ordnung gefunden. Und nun soll es ein Verbrechen sein, wie Berliner Zeitungen behaupten, daß der Kreis Osthavelland es unternimmt, in einem besonderen Wettbewerbe für dieses Teilgebiet das Ergebnis von 1910 einer Nachprüfung zu unterziehen und den Grundplan weiter auszugestalten?!

Schon damals hatten fast alle Entwürfe, insbesondere auch die preisgekrönten — siehe „Wettbewerb Groß-Berlin 1910". Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G. — an eine Bebauung in ziemlich weiter Ausdehnung, an Gartenstädte auf den Hellen Bergen, an eine Universitätsstadt am Ufer der Havel gedacht, ohne allzuviel Rücksicht auf den vorhandenen Waldbestand zu nehmen, so daß man sich in der Tat der Sorge nicht entschlagen konnte, was in Zukunft einmal aus diesem reizvollen Gelände werden soll? Der Staat müßte es denn mit entsprechenden Mitteln als Naturdenkmal erhalten wollen.

Dem Landrat des Kreises Osthavelland von Hahnke ist es zu danken, daß er die Gefahr einer Verunstaltung der Ufer rechtzeitig erkannt hat und nun mit dem Kreisausschusse versucht, ihr soweit als möglich zu begegnen. Welche Bedeutung dieser Aufgabe beigemessen wird, beweisen die dafür gebrachten erheblichen Opfer. Die im Gange befindliche Umgestaltung und Erweiterung der Dörfer Cladow und Gatow hat Fluchtlinienpläne erfordert, die bereits festgesetzt sind; der Anschluß des zwischen der Havel und den Charlottenburger Rieselfeldern sich erstreckenden Landstreifens an den Bebauungsplan der Stadt Spandau, die Durchführung einer von Cladow auf Crampnitz hin zu richtenden Verkehrsstraße und die von der Königl. Regierung zu Potsdam angeregte Anlage einer Uferstraße erfordern weitere Teilpläne. Die Art der Bebauung ist durch die Bauordnung der Berliner Vororte festgelegt; Bauklasse C gilt innerhalb der Gemeinde Seeburg, Bauklasse D in den anderen Gemeinden des Gebiets, beide längs den Kreischausseen Spandow—Gatow—Sakrow und Spandau—Groß-Glienicke—Potsdam auf je 40 m Tiefe von der Straßenflucht, im übrigen durchweg Bauklasse E. Fabriken sind auf dem ganzen Gebiete verboten.

Abb. 1. Übersichtskarte vom Wettbewerbsgelände.

Wenn irgendwo, so ist hier die Aufstellung eines das ganze Gebiet umfassenden Bebauungsplanes geboten, nicht um gewaltsam eine Bebauung heranzuziehen — eine solche war für den Landsitz Neu-Cladow schon im Preisausschreiben ausdrücklich ausgeschlossen und ist für den weitaus größten in einer Hand befindlichen Grundbesitz durch Erbvertrag bis zum Jahre 1950 gesperrt —, sondern damit man bei einer etwa weitergehenden Besiedelung, die sich nicht aufhalten ließe, vor unliebsamen Überraschungen und unverbesserlichen Schäden gesichert ist. Was in dieser Beziehung für Groß-Berlin im ganzen gilt, ist für die Havelufer im einzelnen erst recht in Anspruch zu nehmen. Nur so ist es möglich, früher oder später eintretende Aufschließungsgelüste in Bahnen zu lenken, die sich der Landschaft anpassen; deren Reize sollen weitmöglichst erhalten werden.

Weitmöglichst, denn jede Bebauung, jede Verkehrsanlage ändert den Charakter der Landschaft; die Änderung braucht aber keine Verunstaltung zu sein, kann und sollte vielmehr auch zu einer Steigerung und Bereicherung der Landschaft führen. Es kommt alles auf die Art der Besiedelung, auf die Einordnung der Bauwerke in die Natur, auf den Maßstab und die Bauweise an. Das vermag natürlich ein Bebauungsplan nicht allein, dazu gehört eine die Einzelheiten leitende Persönlichkeit, unter Umständen mit Hilfe von Ortsstatuten, deren Handhabung von einem künstlerischen Beirate gestützt werden müßte. Der Bebauungsplan gibt aber die erste Grundlage, die zwar nicht gleich in vollem Umfange oder bis ins einzelne hinein förmlich festgelegt zu werden, sondern auch nur allgemeine Richtlinien für die zukünftige Entwicklung zu bieten braucht, um je nach Bedarf von Fall zu Fall eingreifen und Fluchtlinien festsetzen zu können.

Man muß es angesichts der eingegangenen Entwürfe gerechterweise anerkennen, daß eine große Zahl den Absichten des Preisausschreibens weit entgegengekommen ist, so weit, daß im Urteile des Preisgerichts gesagt werden konnte:

„Die Forderung, in erster Linie den hohen landschaftlichen Reizen der Gegend Rechnung zu tragen, scheint viele Bewerber zu der irrtümlichen Annahme verleitet zu haben, als ob auf der langen Uferstrecke zwischen Gatow und Cladow überhaupt keine Bebauung oder doch nur in ganz geringem Umfange vorgesehen werden sollte (müßte treffender heißen: in Frage kommen könnte. D. S.). Das schöne und hochwertige Ufergelände befindet sich in Privatbesitz, müßte also vom Kreise erworben werden, wenn es unverbaut bleiben sollte. Dazu liegt aber kein Anlaß vor, weil das ganze Plangebiet reichliche Gelegenheit zur Anordnung von Freiflächen bietet, deren Beschaffung gerade durch eine teilweise Bebauung des Uferrandes wirtschaftlich erst ermöglicht wird und weil überdies an das Plangebiet die Sakrower Forst stößt, die voraussichtlich als Wald erhalten bleibt. Erwünscht ist nur, daß von der Bebauung freizulassende Flächen an passenden Stellen, insbesondere da, wo Schluchten den Uferrand durchbrechen oder Fernsichten durch den Wald zu schaffen sind, auch bis an das Ufer herantreten. Im übrigen wird hier auf größere Parkanlagen, d. h. auf eine weitläufige Bebauung mit vornehmen Landhäusern zu rechnen sein. Da sich zurzeit noch nicht be-

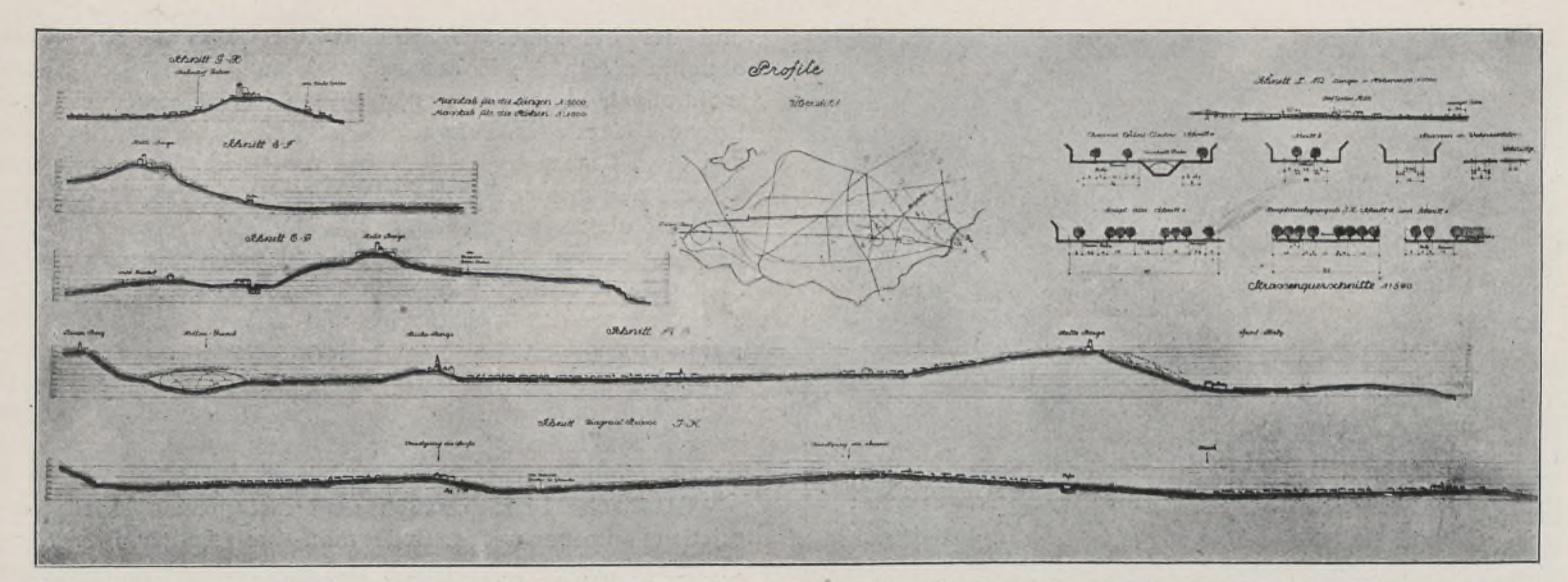


Abb. 2. Gelände- und Straßenprofile des Entwurfes „Theodor Fontane" (I. Preis).

urteilen läßt, von welcher Art und in welchem Unfange, in welcher Aufteilung dies eintreten wird, hat sich das Preisgericht damit begnügt, die Entwürfe daraufhin zu beurteilen, ob eine derartige Verwendung des Geländes in Zukunft überhaupt möglich ist."

Die Beurteilung fährt dann fort:

„Voraussetzung ist dafür, daß am Ufer keine Automobilstraße entsteht, weder unten auf dem Vorgelände, noch oben am Rande des Steilufers. Das Preisgericht erachtete deshalb den Gedanken einer durchlaufenden Uferstraße als nicht empfehlenswert, ganz abgesehen davon, daß eine solche nur mit Kosten, die zum größten Teile dem Kreise zur Last fallen müßten, durchführbar sein und von jeher bis an das Ufer reichenden Grundbesitz vom Wasser abdrängen würde. Es wird genügen und den Reiz der Besiedelung nur erhöhen, streckenweise eine Uferstraße anzulegen da, wo sie leicht herzustellen geht, im übrigen aber sich auf die Unterbrechung der Uferbebauung durch freie Ausblicke, Grünanlagen, Anlegestellen für Dampfer usw. zu beschränken, d. h. den gegebenen Verhältnissen entsprechend individuell zu gestalten; dies erscheint insbesondere wichtig für den Blick von der Havel aus nach dem Ufer hin. Auf dem zum Teil bebaubaren Vorlande wird die Uferstraße auch einen gewissen Abstand von der Havel halten müssen, um bis an das Wasser reichende, zu den Hausgrundstücken jenseits der Straße gehörige Ufergärten einzuschieben, die dem Besitzer die Unterhaltung von Bootsanlegestellen, Theehäuschen usw. ermöglichen. Das Preisgericht bevorzugte deshalb die Entwürfe, die am Ufer entlang Landhausstraßen, Promenaden oder Panoramastraßen vorsahen, die keinen

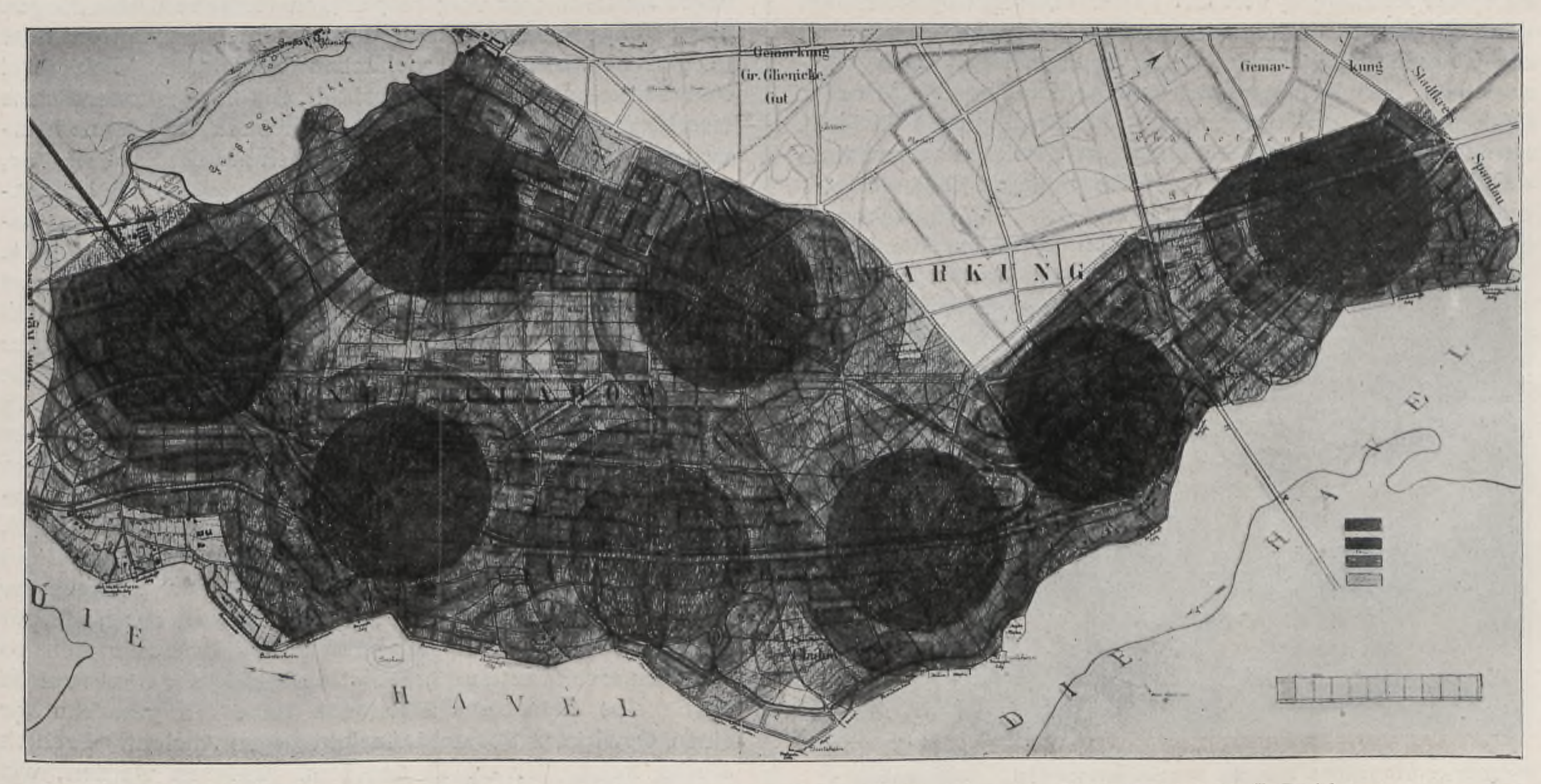


Abb. 3. Darstellung der Verkehrszonen für die einzelnen Bahnhöfe des Entwurfes „Theodor Fontane" (I. Preis).

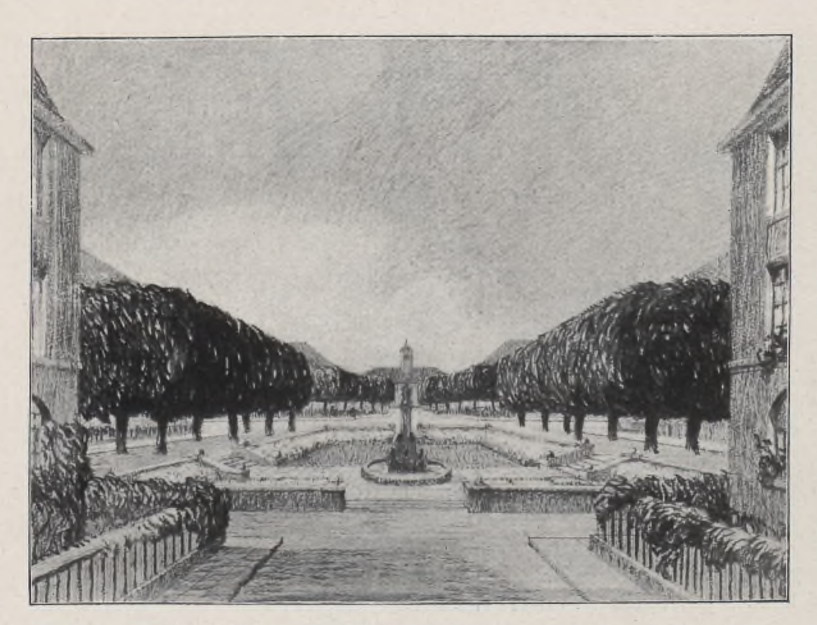


Abb. 4. Schaubild aus dem Wettbewerbsentwurf „Naturdenkmal" (III. Preis).

durchgehenden Verkehr aufzunehmen haben, wohl aber dem Fußgänger, dem Ausflügler einen möglichst zusammenhängenden Spaziergang gestatten."

Ein bekannter Kritiker unterstellt den Entwürfen im allgemeinen einen völlig städtischen Charakter. Einige wenige befinden sich in der Tat darunter, die geglaubt haben, an den großen Verkehrsstraßen eine geschlossene höhere Bebauung vorschlagen zu müssen. Da diese Straßen schwerlich jemals im eigentlichen Sinne Geschäftsstraßen werden dürften, mag dieser Vorschlag als eine Entgleisung angesehen werden. Das ist aber auch alles — im übrigen ist von städtischem Charakter nichts zu bemerken. Es mag die in vielen Entwürfen zu weitgehende Reihenhausbebauung mit Kleinwohnungen zu dieser Auffassung verführt haben. Das Preisgericht sagt dazu folgendes: „Die Bestimmung, daß anzustreben sei, nicht ausschließlich eine wohlhabendere Bevölkerung anzusiedeln, hat viele Bewerber dazu geführt, in viel größerem Umfange auf die Errichtung von Kleinwohnungen Bedacht zu nehmen, als den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen dürfte. Da Fabrikbetriebe auf dem ganzen Gelände verboten sind, kann auf größere Arbeitersiedelungen kaum gerechnet werden. In den Streifen zwischen der Havel

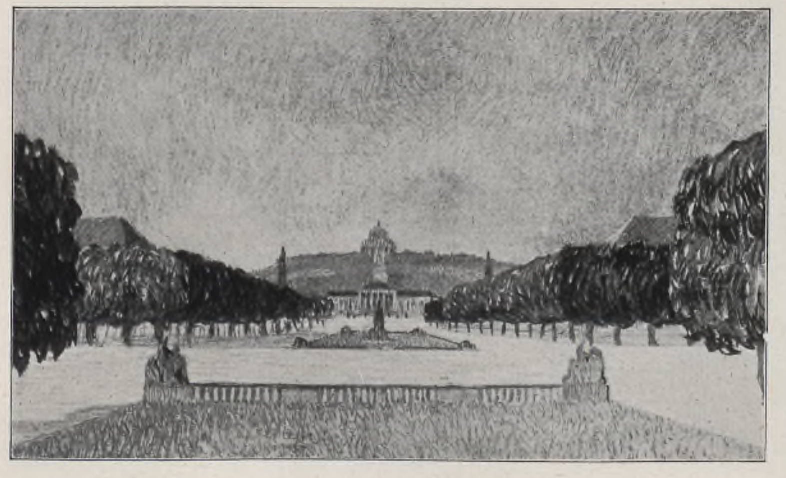


Abb. 5. Schaubild aus dem Wettbewerbsentwurf „Naturdenkmal" (III. Preis).

und der die Dörfer verbindenden Kreisstraße sind dazu ohnehin schon die Bodenpreise viel zu hoch. Für Kleinwohnungen kann also nur das westlich dieser Straße gelegene Gelände in Frage kommen, wobei auch noch die zwischen Gatow und den Hellen Bergen sich erstreckende Talsenkung auszunehmen ist, die ganz hervorragende Siedelungsmöglichkeiten mit freiem Ausblick auf die Havel und den Grunewald bietet. Zur Erschließung dieses sich bis nach Glienicke hinziehenden Geländes ist eine neue Verkehrsstraße notwendig ungefähr parallel zur vorhandenen Kreisstraße, die gleichfalls zu einer leistungsfähigeren Verkehrsstraße auszubauen ist. Das Preisgericht hat diese Entwürfe bevorzugt, außerdem aber diejenigen, die eine auch noch über die Bestimmungen der Bauordnung hinausgehende Gliederung in Baustaffeln aufweisen."

Städtische Prachtstraßen sind fast grundsätzlich vermieden — immer wieder findet man eine reinliche Scheidung zwischen der Verkehrsstraße und den für die Spaziergänger bestimmten Promenadenanlagen, meist in der Mitte der Bebauung weitab von den Verkehrsstraßen, und das ist recht so! Weiter ist aber von demselben Kritiker getadelt worden, daß die Freiflächen nicht fest genug zusammengezogen seien, wodurch der ländliche Charakter besser gewahrt werden könne. Auch dazu möge aus dem Urteil des Preisgerichts angeführt sein: „Der das ganze Gelände, alle einzelnen Glieder beherrschende Mittelpunkt ist auf der Höhe der Hellen Berge gegeben. Diese wird durch irgendein hervorragendes Bauwerk zu betonen sein, nach dem sich Ausblicke von unten her öffnen; der sie umgebende Wald wird dagegen als Freifläche zu behandeln und nur am tiefer liegenden Rande zu bebauen sein. Weitere Möglichkeiten zur Belassung von Freiflächen bieten dann das Ritterholz und der bis zum Glinicker See reichende Wald. Diese aber durch neu anzulegende Waldflächen zu vergrößern und damit einheitliche Grünanlagen herzustellen, liegt kein Bedürfnis vor; es genügen einfache Verbindungen der Freiflächen unter sich durch Promenadenalleen oder Parkstraßen usw. Die vielfachen Vorschläge, Waldgürtel oder Parkringe nach dem Vorbilde des Tempelhofer Feldes anzulegen, wurden als verfehlt bezeichnet. Die offene Bauweise, insbesondere die voraussichtlich am Ufer entstehende, verbürgt schon eine den Freiflächen gleichwertige Weiträumigkeit. Eine Übertreibung des an sich gesunden Gedankens, die Bebauung durch Freiflächen zu unterbrechen, würde nur zur Verkleinerung der Baugrundstücke und Privatgärten führen, was sehr zu beklagen wäre. Erwünscht würde es sein, eine bis an das Ufer reichende Freifläche als ein unberührtes Stück Natur stehen zu lassen, dessen Zugänglichkeit leicht durch schmale, am Steilhange vom Ufer her emporführende Fußsteige herbeizuführen wäre."

Am meisten aber haben sich die kritischen Gemüter gegen die Havelbrücke und die den Grunewald durchquerende Eisenbahn gewendet. Der Gedanke ist nicht neu, war auch schon in einem preisgekrönten Entwurfe des Wettbewerbes Groß - Berlin vertreten. Ein maßvollerer Berichterstatter sagt dazu: „Eine Brücke an der geplanten Stelle, wenn sie würdig ausgeführt wird, will mir nicht so schlimm erscheinen, und die Aufschließung des Grunewaldes durch eine elektrische Eisenbahn halte ich geradezu für einen Gewinn." So steht Ansicht gegen Ansicht. Freilich dürfen keine Dämme in den Fluß getrieben werden, wie die der Heerstraßenbrücke am Stößensee; die weite Wasser-

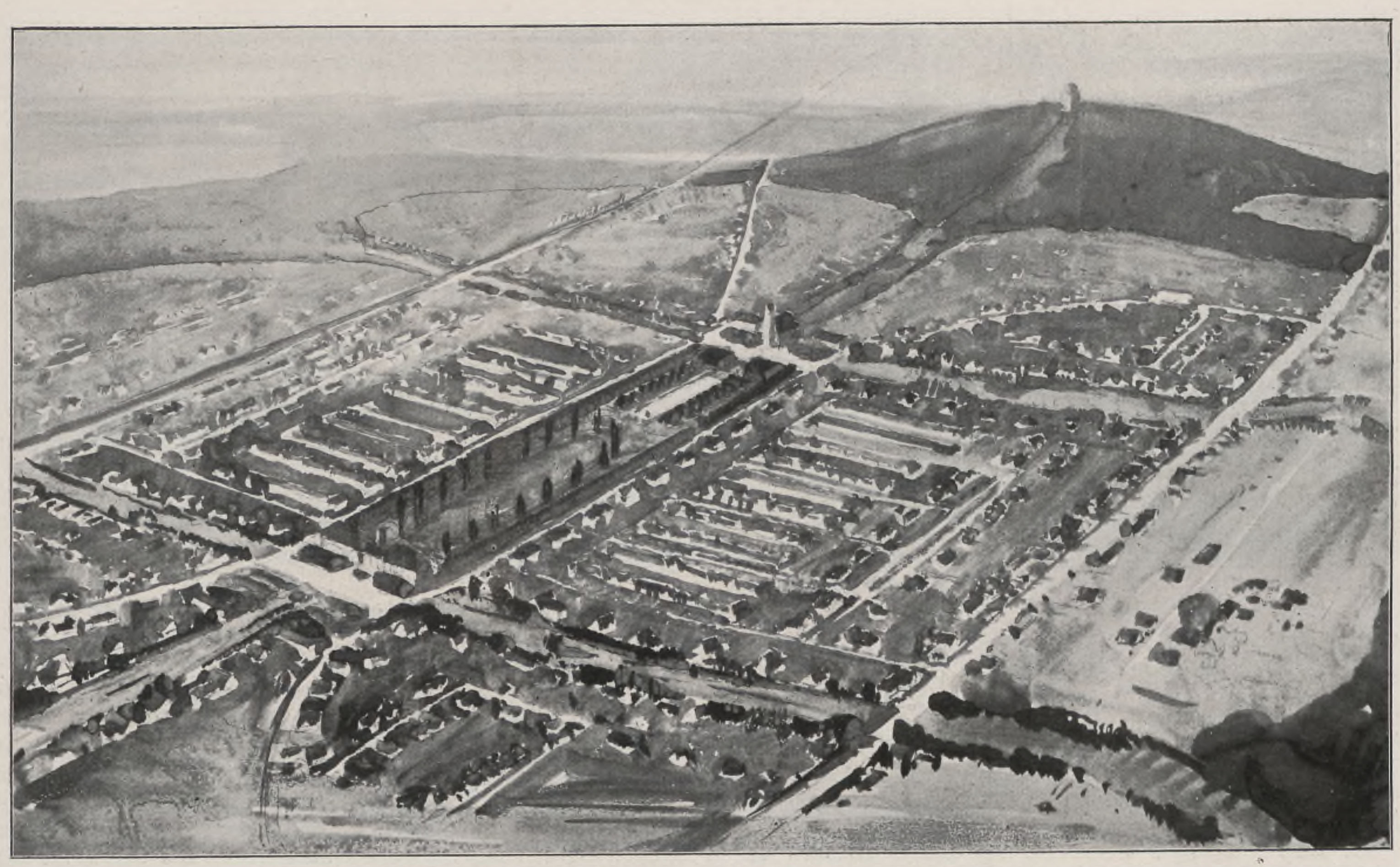


Abb. 6. Schaubild aus dem Wettbewerbsentwurf „Bebauungsinseln“. Angekauft.

fläche muß möglichst ungeschmälert bleiben. Bei der mit Rücksicht auf den Wassersport verlangten Höhenlage wird die Brücke weite Öffnungen erhalten, die wieder die Landschaft um reizvolle Durchblicke bereichern können. Auch hier kommt alles auf das „Wie“ an! Daß dieses nicht leicht ist, zeigt die Zurückhaltung, die sich die Bewerber in bezug auf die Beigabe von Brückenbildern auferlegt haben. Die Schaubilder der Tafel 36 lassen am Rande eine hochliegende erkennen, das Schaubild auf Tafel 39 des Entwurfes „Ob rote Ziegel“ weckt mit einer tieferliegenden die Erinnerung an die verflossene Glienicker Brücke. Sollte eine Brücke nicht erreichbar sein und darüber können nur Sonderentwürfe die Entscheidung bringen, so werden noch andere Verbindungsmöglichkeiten zu erwägen sein, u. a. auch die eines Entwurfes „Wald und Wasser“ (Tafel 41), der die nach Spandau führende Abzweigung der Ringbahn von der Haltestelle Pichelsberg gabeln und um den Stößensee herumgehen will, um nach Unterfahrung der Döberitzer Heerstraße in das Havelgelände hineinzukommen, ähnlich so, wie es auch schon in einem anderen preisgekrönten Entwurfe des Wettbewerbes Groß-Berlin vorgesehen war.

Im allgemeinen läßt sich deshalb wohl zusammenfassend sagen: Es heißt den Heimatschutzgedanken übertreiben, wenn damit natürliche Entwicklungen gehemmt werden sollen, es heißt die Abneigung gegen die Spekulation übertreiben, wenn diese damit vollends totgeschlagen werden soll!

Über die Verkehrsfragen hat das Preisgericht wie folgt geurteilt:

„Die Vorschläge hierfür zerfallen in drei Gruppen.

Die erste Gruppe zweigt aus der Station Grunewald in Verlängerung der Ortsgleise der Stadt- und Ringbahn eine Eisenbahnlinie ab, die die Havel in der Nähe des Kaiser-Wilhelm-Turmes kreuzt.

Eine zweite Gruppe umgeht mit der Eisenbahnverbindung das nördliche Ende der Havelseen. Die Mehrzahl in dieser Gruppe schließt bei Pichelsberg an die Vorortlinie Charlottenburg—Spandau an, verbindet also ihre Bahn mit den Ferngleisen der alten Stadtbahn. Einige Entwürfe dieser Gruppe entwickeln ihre Linien aus den Bahnhöfen von Spandau.

Die dritte Gruppe stellt für den Personenverkehr den Anschluß an das staatliche Eisenbahnnetz in die zweite Linie oder verzichtet ganz darauf und sucht in erster Linie Anschluß an das Netz der Hochbahngesellschaft, und zwar teils über Westend, teils über den Kurfürstendamm, teils über Dahlem.

Das Preisgericht hat hinsichtlich der Verkehrsfragen die Lösungen der ersten Gruppe am höchsten bewertet aus dem Gesichtspunkte, daß die Verbindungen mit den Ortsgleisen der alten Stadtbahn an Station Grunewald mit einer Havelkreuzung in der Nähe des Kaiser-Wilhelm-Turmes die kürzeste Fahrzeit und den niedrigsten Fahrpreis gewährleistet. Den in einigen Entwürfen geäußerten verkehrstechnischen Bedenken wegen Überlastung der Stadtbahn ist das Preisgericht nicht beigetreten, da derartige Bedenken in gleicher Weise auch für alle anderen Anschlußmöglichkeiten Geltung haben würden.

Ein Teil der Entwürfe sieht eine unterirdische Kreuzung in der Nähe des Kaiser-Wilhelm-Turmes vor. Das Preis-



Abb. 7. Schaubild aus dem Wettbewerbsentwurf „Zehn Kilometer Havelstrand, bleib auch bebaut ein schönes Land". Angekauft.

gericht hält eine oberirdische Kreuzung mittels einer hochliegenden eisernen Brücke für die vorteilhafteste Lösung, da nach der Geländegestaltung die Brückenunterkante etwa 15 m über dem Wasserspiegel angeordnet werden kann, und auch die Pfeiler sehr großen Abstand (100 bis 200 m) erhalten müssen.

Mit einer niedrigen Überbrückung der Havelseen an dieser oder einer anderen Stelle zwischen Spandau und der Crampnitz hat sich das Preisgericht nicht befreunden können. Insbesondere war das Preisgericht der Auffassung, daß der Segelsport auf den Havelseen ohne zwingende Notwendigkeit keine Behinderung erfahren dürfe. Durch eine Hochbrücke am Kaiser-Wilhelm-Turm würde der Segelsport nicht beeinträchtigt werden, da eine lichte Durchfahrtshöhe von etwa 15 m ausreichend erschien. Dagegen hat das Preisgericht die Vorschläge einer festen Überbrückung bei Nedlitz nicht für ausreichend begründet erachtet, vielmehr die Lösungen vorgezogen, bei denen die Verlängerung der Bahnlinie von Grunewald durch das aufzuschließende Gelände nördlich der Crampnitz an die Linie Wildpark-Nauen geführt wird. Von Einfluß hierauf war auch die Rücksicht, daß die anzulegenden Güterbahnhöfe zunächst vom Verschiebebahnhofe Grunewald und später auch von Westen her bedient werden könnten.

Bei den Lösungen der ersten Gruppe erschien eine direkte Eisenbahn- oder Straßenverbindung mit Potsdam unter Kreuzung des Jungfernsees entbehrlich, da der verhältnismäßig kleine Personenverkehr mit Potsdam ausreichend bequem über die Station Grunewald geleitet werden kann.

Dagegen hat das Preisgericht Wert gelegt auf die Eisenbahnverbindung mit Spandau.

Für den Zusammenschluß der Spandauer mit der Grunewaldlinie ergaben sich bei allen Entwürfen, die die Havelkreuzung südlich des Kaiser-Wilhelm-Turmes vorsehen, Schwierigkeiten aus den Höhenverhältnissen der Hellen Berge, die bei den meisten Entwürfen dahin führten, daß die Bahnlinie einen zu großen Abstand von dem zunächst aufzuschließenden südlichen Ufergelände erhielt.

Die bei weitem beste Lösung der Eisenbahnverbindungen gibt nach Ansicht des Preisgerichtes der Entwurf „Theodor Fontane", dessen Eisenbahnlinie von Grunewald zwischen Kaiser-Wilhelm-Turm und Schildhorn mit einer Hochbrücke über die Havel geführt wird. Der anschließende Bahnhof Gatow nimmt auch eine von Spandau kommende Linie auf. Beide Linien werden südlich von Gatow, aber nördlich der Hellen Berge wieder gegabelt derart, daß die eine Linie das Ufergelände, die andere das Hinterland durchzieht.

Die Entwürfe der zweiten Gruppe haben den Nachteil, daß die an die Ferngleise der Stadtbahn anschließen, wodurch erhebliche Unbequemlichkeiten mit Rücksicht auf den Fahrplan und die Gesamtfahrzeit entstehen.

Ein Entwurf vermeidet den Übelstand dadurch, daß er bei Eichkamp aus den Ortsgleisen abzweigt, jedoch erschien dem Preisgericht die Lösung der ersten Gruppe noch hesser.

Ein anderer Entwurf (1913—14) verbindet die Wannseebahn mit Spandau. Gegen diese Lösung sprach besonders der Umstand, daß das aufzuschließende Gelände nicht der Länge nach, sondern quer durchschnitten, und der südliche Teil ungenügend bedient wird.

Hinsichtlich der dritten Gruppe war das Preisgericht der Meinung, daß das Gelände zu weit vom Innern Berlins entfernt ist, als daß es auch einen Anschluß an die Hoch- und Untergrundbahn hinsichtlich Fahrzeit und Fahrpreis Vorteile haben könnte gegenüber dem Anschluß an die Ortsgleise der Stadtbahn bei Grunewald.

Das Preisgericht hat zwar den Entwurf in den Vordergrund gestellt, der neben sonstigen Vorzügen die beste Lösung der Eisenbahnfrage gab, andererseits hat aber das Preisgericht solche Entwürfe, die sich durch ihre städtebaulichen Vorschläge auszeichnen, nicht etwa deswegen zurückgestellt, weil sie hinsichtlich der Eisenbahnverbindungen nicht zur ersten Gruppe gehören. Das Preisgericht hat vielmehr bei jedem dieser Entwürfe geprüft, ob eine Anpassung der Eisenbahnverbindung an die Lösungen der ersten Gruppe möglich sei, ohne daß der vorliegende Bebauungsplan grundlegende oder wesentliche Änderungen erführe. War eine solche Anpassung möglich, so sind die besonderen städtebaulichen Vorzüge des Entwurfes gewürdigt worden.

Insbesondere hat das Preisgericht bei den Entwürfen, die die Havel mit einem Tunnel unterfahren, angenommen, daß man den Tunnel durch eine Hochbrücke ersetzen könne.

Die Beurteilung der Entwürfe gestaltete sich besonders dadurch schwierig, daß im allgemeinen die besseren städtebaulichen Vorschläge mit weniger guten Verkehrsvorschlägen verbunden waren, und umgekehrt die besseren Verkehrslösungen nicht immer von gleich guten Bebauungsplänen begleitet waren („Zehn Kilometer Havelstrand, bleib auch bebaut ein schönes Land“, „Andreas Sylvester“, Bebauungsinseln“, „Weiter Raum“).“

Wie der Wettbewerb Groß-Berlin und der bald darauf gefolgte Groß-Düsseldorf hat auch dieser Wettbewerb wieder gezeigt, von welch ausschlaggebender Bedeutung für die städtebauliche Lösung die Anlage der Eisenbahnen ist; nach beiden Richtungen hin mußte die Beurteilung stattfinden, wobei sich aber fast immer wieder ergab, daß eine gute verkehrstechnische Lösung noch keinen guten Bebauungsplan verbürgt — und doch sind beide Lösungen nicht voneinander zu trennen!

47 Entwürfe waren eingegangen, Entwürfe verschiedener Güte, wie in jedem Wettbewerbe, der ja auch ein Ansporn sein soll für Anfänger, oft aber auch ein Anreiz ist für solche, die ihre Kraft zu hoch einschätzen. In den beiden ersten Rundgängen wurden je 16 ausgeschieden, so daß in die engere Wahl kamen 15, d. h. etwa ein Drittel sämtlicher Entwürfe — im ganzen also ein erfreuliches Ergebnis, das von einem guten Nachwuchse auf dem Gebiete der Städtebaukunst Zeugnis ablegt. Von diesen 15 konnten sich aber trotz mancher beachtenswerten Gedanken weiter nicht mehr behaupten: „No. 1 „Sieben-Hügelstadt“, No. 13 „Nachwuchs“, No. 19 „Havelbrücke“, No. 27 „Havelidyll“ und No. 30 „Zurück zur Natur“. Die Schaubilder auf Tafel 40 lassen den Geist architektonischer Auffassung der beiden erstgenannten Entwürfe erkennen. In engster Wahl blieben dann noch 10 Entwürfe, darunter außer den preisgekrönten und angekauften, sowie dem schon zum Ankaufe bestimmt gewesenen, aber nachträglich noch wegen verspäteter Einlieferung, die nicht gleich festzustellen war, zurückgewiesenem Entwurfe „Viel Grün“, die Entwürfe No. 15 „1913—1914“, No. 16 „Keine halben Maßnahmen“ und No. 39 „Weiter Raum“.

Von den preisgekrönten Entwürfen bringen die Doppeltafeln 26/27, 30/31 und 34/35 die Lagepläne, die Tafeln 28, 29, 32, 33, und 36 sowie die Textbilder 4 und 5 zugehörige Einzeldarstellungen wichtiger Punkte. Die Lagepläne der angekauften Entwürfe mußten aus Mangel an Raum verkleinert werden — siehe Tafel 37, 38 und 39 — von denen auf Tafel 37 und 38 noch je ein zugehöriges Schaubild beigegeben ist. Zwei weitere zu Tafel 37 und 38 gehörige Schaubilder sind dem Texte als Abb. 6 und 7 einverleibt worden; die Textbilder 2 und 3 beziehen sich noch auf den mit dem I. Preise gekrönten Entwurf, da sie anschauliche Bilder der Verkehrsverhältnisse bzw. der Geländeverhältnisse geben.

Für das 17 qkm umfassende Gelände mit einer Uferlinie von 10 km sind demnach sehr ausgiebige Planunterlagen gewonnen worden, die mit der Zeit hoffentlich fruchtbarere Ergebnisse zeitigen werden, als die in Mappen ruhenden Entwürfe des Wettbewerbes Groß-Berlin.

Die Beigabe von 10 Tafeln mehr, als sonst zu einem Hefte gehören, ist dem außerordentlichen Entgegenkommen des Kreisausschusses zu verdanken.

ZWEITE GEMEINSAME TAGUNG FÜR DENKMALPFLEGE UND HEIMATSCHUTZ, DRESDEN 1913.

Mitgeteilt durch Dr. phil. JUNG, Berlin-Grunewald. (Schluß.)

Der Redner, der in der Hauptsache sich auf die Verhältnisse in Bayern bezog, wies darauf hin, daß es bis in die neueste Zeit als etwas Fremdartiges erschien, Flußregelungen auch vom schönheitlichen Standpunkte aus zu würdigen, ja, daß ein Fachmann, der mit Nachdruck solchen Gesichtspunkten hätte Geltung verschaffen wollen, Gefahr gelaufen wäre, nicht ernst genommen zu werden. Aber es hat sich gerade bei den Flußregelungen gezeigt, daß jedes radikale Streben, die natürlichen Verhältnisse durch unnatürliche zu ersetzen, sich letzten Endes immer rächen wird. Als in den 1850er Jahren in Bayern Regelungen geschiebeführender Gebirgsflüsse im größeren Maßstab eingeleitet wurden, wurde an Stelle der wechselnden Krümmungen und der verschiedenartigen Profilformen, die der Fluß in seinem natürlichen Zustande zeigte, ein gerader Flußlauf mit einem trapezförmigen Querschnitt gesetzt und der Fluß zwischen die beiderseitigen Normallinien hineingedrängt. Der Begriff Normallinie erbte sich über ein halbes Jahrhundert lang gewissermaßen als unantastbares Heiligtum in Theorie und Praxis fort, und zwar um so leichter, als die einmal festgesetzten Normallinien gesetzlichen Schutz genossen. Mit einem übergroßen Aufwand an Zeit wurden fast auf Zentimeter genau die Normalbreiten berechnet. Wer hätte an der Richtigkeit und dem sicheren Erfolg solcher mit dem Rüstzeuge der mathematischen und hydrotechnischen Wissenschaft berechneten Regelungspläne zweifeln können? Und doch zeigte im Laufe der Zeit die Erfahrung, daß die eingeschlagene Bauweise verfehlt war. Den warnenden Stimmen hervorragender Flußbautechniker, besonders des Ministerialrats Mayr und des Oberregierungsrats Faber in München gelang es schließlich, neue Bahnen zu gehen und Grundsätzen Geltung zu verschaffen, die nicht nur vom finanzwirtschaftlichen Standpunkte aus befriedigende Ergebnisse liefern, sondern die auch den Verehrern der Naturschönheiten der wilden ungebändigten Gebirgsflüsse hohe Genugtuung gewähren. Heute hat in Bayern die schablonenmäßige Geradleitung der Flußläufe aufgehört, mit der unnötigen Umgestaltung der Flüsse in „Gebilde des Zirkels und Lineals“ hat es ein Ende.

Als Hauptgrundsatz gilt heute, daß alle Bauten mög-

lichst der bestehenden Flußlage anzupassen sind, die früher so beliebten Durchstiche sind auf das unvermeidliche Maß zu beschränken.

Im zweiten Teil seines Vortrages behandelte Dr. Cassimir die Ausnützung der Wasserkräfte. Auf keinem anderen Gebiete des Ingenieurs wird zurzeit mehr mit Schlagworten gearbeitet als auf diesem. Dem ernst prüfenden Fachmann muß es vorbehalten bleiben, aus allen diesen Schlagworten, wie „die weiße Kohle", „Ausnützung der Wasserkräfte bis zum letzten Tropfen", „keine Zerstückelung des Gefälles" usw., den gesunden Kern herauszuschälen und im einzelnen Falle die Lösung zu finden, die frei von jeder Einseitigkeit ist. Auch hier ist der goldene Mittelweg der beste. Es lassen sich selbst in den schwierigsten Fällen Ausgleiche schaffen, die den verschiedensten Interessen und darunter auch den berechtigten Forderungen des Heimatschutzes Genüge tun.

Der Redner hebt ausdrücklich den hohen Wert hervor, den die Wasserkräfte für ein kohlenarmes Land heute schon, namentlich aber in der Zukunft haben, und erachtet es für eine äußerst wichtige Aufgabe des Staates, mit weitem Blick diese Naturschätze möglichst der Allgemeinheit zunutze zu machen. Aber ebenso durchdrungen sei er von der Überzeugung, daß auch auf dem Gebiete der Wasserkraftausnutzung Gewaltkuren vermieden werden müßten, und nur solche Pläne als volkswirtschaftlich im wahren Sinne des Wortes bezeichnet werden dürften, die neben den finanztechnischen Gesichtspunkten in gleichberechtigter Weise auch den ästhetischen Forderungen genügen. In welcher Weise selbst bei ganz umfangreichen und schwierigen Entwürfen diese Forderungen berücksichtigt werden können, erläuterte der Redner in ausführlicher Weise an dem staatlichen Walchenseeplane, der in seiner jetzigen Form neben den finanztechnischen Gesichtspunkten auch den ästhetischen Forderungen Genüge geleistet habe, so daß wohl alle Beteiligten trotz kleiner Opfer, die zum Vorteil der Allgemeinheit zu bringen waren, das Ganze als wahres volkswirtschaftliches Werk anerkennen müssen.

Zum Schluß hob der Vorsitzende hervor, daß gerade der schaffende Ingenieur von allem Anfang an bei der Bearbeitung seiner Entwürfe auch die schönheitlichen Gesichtspunkte würdigen und von selbst rechtzeitig die maßgebenden Ratgeber beiziehen, sie nicht aber als lästige Störenfriede betrachten solle. Es erscheine ihm zweifelhaft, ob die jetzige Ausbildung unserer Ingenieure in dieser Richtung befriedigend genannt werden könne. Er habe vielmehr das Empfinden, daß in den letzten Jahrzehnten sich die Auffassung immer mehr Bahn gebrochen habe — das Überhandnehmen der vielen lateinlosen Mittelschulen bestärke ihn hierin — als ob der Schwerpunkt der Ingenieurtätigkeit in einem Übermaße von mathematischen Kenntnissen liege. Eine solche einseitige Ausbildung halte er namentlich für Ingenieure, die später in öffentlichen Stellungen tätig sein sollen, geradezu für schädlich, er pflichte daher vollkommen den Ausführungen des Berichterstatters Stadtbaurats Schaumann in Frankfurt bei, daß zum mindesten der in der öffentlichen Verwaltung tätige Ingenieur sich nicht auf den einseitigen fachtechnischen Standpunkt beschränken dürfe, sondern sich ein großes Maß volkswirtschaftlicher Kenntnisse aneignen müsse und schon an der Hochschule eine Vorlesung über ästhetische Fragen hören sollte, die ihn in den Stand setze, die Denkweise des Architekten und Künstlers verstehen und schätzen zu lernen. Zu allem aber, so schloß der Redner, gehört die Begeisterung für eine hohe, ideale Sache. Der Schutz der Heimat, der Schutz der Natur verdient diese Begeisterung. Im Zauberkreis der Natur erfüllt sich unser Herz mit neuer Kraft, wenn uns auch noch so sehr die niederen Sorgen des Daseins drücken. „Greifen wir daher nicht ohne zwingenden Grund in die Naturschönheiten ein, die in ihrer stillen Erhabenheit einen wohltuenden Gegensatz bilden zu dem ruhelosen Hasten eines gewinn- und genußsüchtigen Menschengeschlechts!"

Endlich sprach Baudirektor Professor Fritz Schumacher über die

Baupflege des Hamburgischen Staates.

Der Vortragende ging davon aus, daß es besonders schwer sei, für die Großstadt die richtigen Maßnahmen zu treffen, um ihre harmonische Entwicklung zu fördern und sie vor Entstellungen zu schützen. Die Grundsätze, die sich unter dem Begriff des „Heimatschutzes" entwickelt haben, versagen hier vielfach, weil sie an geschichtliche Vorbilder anknüpfen wollen in Fragen, für die es keine geschichtliche Entwicklung, sondern nur ein Erfüllen neuer Forderungen gibt. Es gilt deshalb, die Aufgabe „Großstadt und Heimatschutz"als etwas besonderes zu erfassen und auszubauen.

Der Redner schilderte dann, wie Hamburg an dieser Aufgabe tätig gewesen ist. Das Wirken der privaten Heimatschutzvereine, sodann eine überwachende Tätigkeit des Hochbauwesens bei allen Bauten, auf die der Staat durch Verkauf von Staatsgrund oder Ablösung von Klauseln Einfluß gewinnen konnte, vor allem aber das Wirken einer besonderen „Fassadenkommission" für das wichtige Werk des Durchbruchs der Mönckebergstraße sind Vorläufer für die Ziele gewesen, die seit 1912 unter Führung von Senator Holthusen in einem eingehenden Baupflegegesetz zusammengefaßt sind.

Das Baupflegegesetz ist eine Vereinigung von dem, was an anderen Orten teils als „Denkmalschutz", teils als „Verunstaltungsgesetz" ausgebildet ist. Alle geschichtlichen Denkmale sind der Pflege einer Kommission zum Schutz ihrer Eigenart und ihrer Umgebung anvertraut. Eine Verzeichnung ist eingeleitet, wobei auch den Grabdenkmälern eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden soll. Ebenso erstreckt sich der Schutz auf Naturdenkmäler. Auch die besonders hervorragenden Bäume des hamburgischen Gebietes werden verzeichnet und beschützt.

Als besonderes Arbeitsgebiet ist dieser Kommission aber die Sorge für die Neubauten übertragen. Diese Sorge erstreckt sich nicht nur, wie in manchen anderen Gesetzen, auf besonders geschützte Zonen, sondern umfaßt die gesamte Bautätigkeit privater und staatlicher Natur in allen Teilen des Hamburger Gebietes. Die Kommission kann Einspruch erheben gegen alle Bauabsichten, in denen sie eine Verunstaltung oder in gewissem Zusammenhang eine Beeinträchtigung eines Straßen-, Orts- oder Landschaftsbildes erkennt. Verlangt sie dabei Maßnahmen, die den Bauenden in den gesetzmäßig ihm zustehenden Rechten für die Ausnutzung seines Grundstückes in bezug auf Grundfläche und Höhe beeinträchtigen, so muß sie eine entsprechende Entschädigung beantragen, die, falls keine Einigung über ihre Höhe erzielt wird, von der Schätzungskommission zu bestimmen ist. Kommt ein derartiges verwickeltes Verfahren nicht innerhalb fünf Monaten zum Abschluß, so erlischt der Einspruch.

Diese weitgehenden Pflichten und Rechte sind nun einem ausführenden Körper anvertraut, der so zusammengesetzt ist, daß die größtmögliche Bürgschaft für eine sachgemäße und objektive Behandlung gegeben wird. Die beschließende Gewalt liegt in der Hand einer gemischten Kommission, die aus drei Mitgliedern des Senats und sechs Mitgliedern der Bürgerschaft besteht; diese Kommission kann nach „ihrem Ermessen" entscheiden und gründet ihre Entscheidungen auf das Gutachten eines sachverständigen Beirates, der unter seinen 25 Mitgliedern sachverständige Vertreter der verschiedensten in Betracht kommenden Instanzen enthält. Neben den Spitzen der staatlichen Behörden und den Direktoren der Museen und wissenschaftlichen Anstalten gehören ihm fünf Privatarchitekten, ein Gartenarchitekt, ein bildender Künstler, ein Kunsthandwerker und acht kunstverständige Laien an.

Eine Geschäftsordnung, welche dem starren Gesetz gegenüber den Vorteil der Beweglichkeit in allen einzelnen Bestimmungen gewährleistet, sorgt dafür, daß diese große und schwerfällige Einrichtung durch Bildung kleiner besonderer Arbeitsgruppen und durch eine Differenzierung in der Art der Behandlung der einzelnen Sachen je nach ihrer Wichtigkeit geschäftlich lebensfähig bleibt. Ganz besonders wird dies ermöglicht dadurch, daß die Kommission gemäß ihrer Geschäftsordnung ein eigenes, einem künstlerisch befähigten Bauinspektor unterstelltes Amt besitzt, in dem alle Eingänge vorgearbeitet werden. Die Zuständigkeit dieses Amtes ist so abgemessen, daß sich aus ihr ganz von selber die wichtige Einrichtung einer Bauberatungsstelle ergibt. Und hierin sieht der Redner die vielleicht bedeutsamste Seite der Gestaltung der Hamburger Baupflege. Es ergibt sich daraus die Möglichkeit, über die bloße überwachende Einzelarbeit hinaus den Antrieb zu einer aufwärtsweisenden Baugesinnung in die Alltagstätigkeit einer Stadt zu bringen.

Der Redner setzte die Gesichtspunkte auseinander, nach denen ihm eine Baupflegetätigkeit für die schwierigen Verhältnisse der Großstadt ersprießlich zu werden scheint: Streben nach gesunder Massenverteilung, folgerechte Dachausbildung, Vereinheitlichung von Baugruppen, Überwachung der Übergänge zwischen verschiedenen Architekturen, solide Materialbehandlung. Er zeigte im Lichtbilde einige Beispiele für Arbeiten, welche die Baupflege unter Leitung des Vorstandes des Baupflegeamtes Bauinspektor Hellweg bisher geleistet hat und fügt verschiedene Abbildungen hinzu, welche zeigen, wie die Vorgängerin der Baupflege, die Fassadenkommission der Mönckebergstraße, bei diesem schwierigen Durchbruch im Zentrum der Stadt gearbeitet hat.

Für das Ziel, dem unbestimmten Gesamtbilde, das die moderne Großstadt zurzeit bietet, wieder einen bestimmten Charakter zu erobern, sieht der Redner das Mittel allein darin, daß die gesamte künstlerisch arbeitende Architektenschaft einer Stadt anknüpfend an einen für die Gegend eigenartigen Baustoff einen Materialstil entwickelt, der zu einer für die mannigfaltigen neuen Bedürfnisse der Großstadt geeigneten Alltagssprache wird, die dann auch der Durchschnittsbauende zu sprechen vermag. Das hat München für einen örtlichen Putzstil bereits geleistet. Für Hamburg sieht er ein ähnliches Ziel in der systematischen Kultur des Backsteinstoffes. Es ist natürlich dabei an manche Eigentümlichkeiten der früheren, schön entwickelten norddeutschen Backsteinbauweise anzuknüpfen; der Redner warnt aber davor, hierbei das Ziel in einer verkannten Auslegung des Heimatschutzgedankens nur auf eine sentimentale Nachahmung eines vermeintlichen alten Baucharakters einzustellen.

Die Aufgabe „Heimatschutz und Großstadt" verlange ein Loslösen von den Rezepten der Vergangenheit. Das Heimatliche, das es zu wahren gäbe, liege in einem folgerechten Behandeln der Erfordernisse von Ort und Baustoff. Die Rücksichten auf Erfordernisse des Zweckes lösten innerhalb der Grenzen der heutigen Großstadt das Schaffen ganz von selber los zu einer selbständigen Weiterbildung des Überlieferten. Nur eine Baupflege, die ihre Aufgabe in diesem weitherzigen Sinne verstehe, könne von Segen werden für eine Großstadt.

DER HOLSTENTORPLATZ IN LÜBECK.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die im Verlage von Charles Colemann in Lübeck erschienene Druckschrift des Baurats Mühlenpfordt über den Holstentorplatz in Lübeck (Preis 1,70 Mk. frei zugesandt) ist eine von den nicht allzu häufigen Veröffentlichungen, die gelegentlich eines besonderen Falles allgemeine Fragen der Städtebaukunst beleuchten und deshalb von vornherein auf einen freundlichen Empfang rechnen können.

Die wohlverständliche Neugierde, in dieser Schrift etwas über das Schicksal des von wundersamen Gerüchten umschwirrten Holstentores zu erfahren, wird allerdings nicht befriedigt. Der Verfasser spricht in der Tat nur vom Platze vor dem Tore und meint sogar in einer Bemerkung am Schlusse, daß Änderungen am Tore ohne Einfluß auf die Gestaltung des Platzes nach seinem Vorschlage sein würden. Ob dies zutrifft, mag dahingestellt bleiben, zumal der Verfasser vom Holstentor als dem Grundmotive für seine Platzgestaltung ausgeht.

Er setzt: Platz = Architekturplatz; er will damit auf einen mittelalterlichen Platz hinaus und verzichtet auf die Einbeziehung der Landschaft, wie es der Barockplatz so oft getan hat! Auch Baummassen können Räume bilden wie Architekturwerke oder in Verbindung mit ihnen. Die Frage spitzt sich deshalb darauf zu: Muß an dieser Stelle ein reiner Architekturplatz geschaffen werden, und wie groß muß er sein? Der Wettbewerb von 1906 hatte den ersten Teil dieser Frage verneint und der Wettbewerb von 1913 ihn zwar bejaht, den zweiten Teil der Frage aber anders beantwortet, als der Vorschlag des Herrn Mühlenpfordt für richtig hält. Dieser führt nun praktische und ästhetische Gründe für seine abweichende Meinung an, den Mangel an Bauplätzen für öffentliche Gebäude und die damit gebotene Einschränkung der freien Platzfläche sowie die verkehrte Stellung des mit dem Volkshause in enge Beziehung zu setzenden Kaiserdenkmals, d. h. er will den Platz verkleinern und das Volkshaus mit Rücksicht auf die bessere Beleuchtung des Denkmals an die gegenüberliegende Platzseite versetzen.

Der Bauplatz für das Volkshaus war den Teilnehmern am Wettbewerbe gegeben — die Einwendungen richten sich also hinterher gegen das Preisausschreiben. Das ist an und für sich nicht auffällig, schon öfter dagewesen — nach dem Wettbewerbe ist man eben klüger als vorher! Der Verfasser versucht jedoch seinen Vorschlag durch ästhetische Vergleiche mit berühmten mittelalterlichen Plätzen zu stützen, von denen er die Lagepläne in gleichem Maßstabe beibringt. Da es sich um allgemein bekannte Beispiele handelt, erübrigte es sich wohl, deren Platzbilder mit darzustellen. Dies wäre aber doch für den Vorschlag des Verfassers sowohl, als auch für den preisgekrönten Plan von Blunck notwendig gewesen. Denn mit den gleichen Abmessungen der Platzfläche ist es noch nicht getan. Es kommt auch auf die Gestaltung der Platzwände, insbesondere auf die Höhe der Umbauung und die Gliederung der Fassaden an, ob die Architektur schwer oder leicht wirkt, mehr geschlossen oder mehr offen ist, wie die Baumassen gruppiert sind und nach oben hin ausklingen! Hier klafft eine Lücke in der Beweisführung, so daß man dem Schlußworte des Verfassers: „Mein Vorschlag muß m. E. jeder als die richtige städtebauliche Lösung anerkennen“, doch nicht so ohne weiteres zustimmen kann. Immerhin sind die Bedenken des Verfassers durchaus erwägenswert; es möchte sich deshalb die Herstellung von Modellen beider Lösungen empfehlen.

Zum Studium der Frage empfiehlt der Verfasser eine Anzahl von Fachzeitschriften und Büchern der städtebaulichen Literatur. Es hätte wohl nahe gelegen, darunter auch unsere Zeitschrift anzuführen, zumal in einer ihrer letzten Nummern gerade eine Abhandlung über die Umgestaltung des ebenfalls vom Verfasser erwähnten Geibelplatzes in Lübeck erschienen ist.

ZUM AUFSATZ „OFFENE BAUWEISE“

DES GARTENARCHITEKTEN GROSSMANN in No. 2 des Jahrganges.

Von Kaiserl. Baurat LOEBELL, Posen.



Abb. 8. Doppelhaus in Posen.

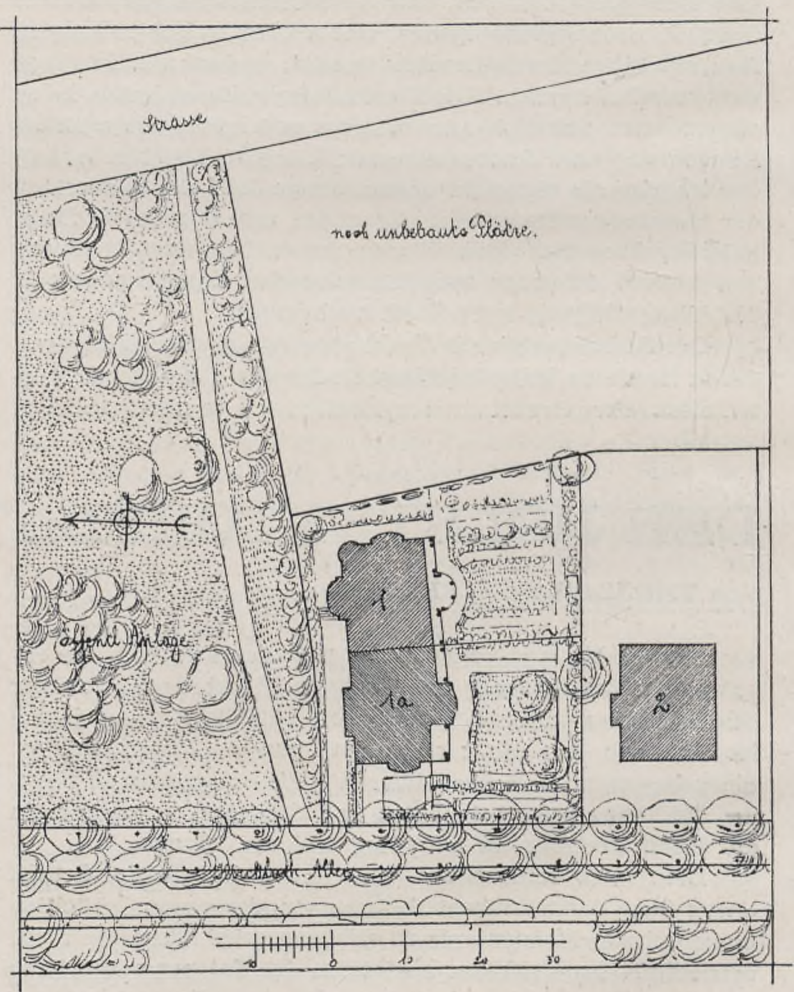


Abb. 9. Lageplan zu Abb. 8.

Herr Gartenarchitekt Großmann empfiehlt dringend, bei der Anlage von Gartenstädten und Landhaussiedlungen mehr Rücksicht auf die Besonnung des Gartens zu nehmen. Über die zweckmäßige Himmelslage der Wohnräume ist schon oft gesprochen worden; auch die Lage zum Garten ist dabei schon von Architekten manchmal erwähnt. Der Vorschlag von Herrn Großmann ist aber so praktisch und schön, daß ich ihm weiteste Verbreitung wünsche. Leider sind ja die rechtlichen Schwierigkeiten dabei, sobald die nebeneinanderstehenden Häuser verschiedenen Besitzern gehören, nicht unerheblich. Und man scheut heute vor allen Besonderheiten im Grundbuch zurück. Kein Mensch räumt gern Fensterrechte oder Traufrechte oder Wegerechte ein, wenn es nicht unbedingt notwendig ist. Die beleihenden Banken, die von Juristen beraten werden, stolpern über jede Abweichung vom Herkömmlichen. Bei dem Bau, dessen Lageplan und Straßenansicht ich hier beifüge, habe ich in dieser Beziehung Erfahrungen machen können. Der Bau ist ein vollständiges praktisches Beispiel für Herrn Großmanns Vorschlag. Die Straße geht von N. nach S. Die beiden Häuser sind mit der Hauptwohnseite nach S. gerichtet. Aus dem Hause tritt man mit einer Stufe auf die Veranda und mit einer weiteren Stufe in den Garten. Von der Straße sieht man auf den Giebel und auf

den Garten; bei der von der Baupolizei erzwungenen Art der Terrassenmauern und bei dem winterlichen Zustand der Bepflanzung leider durch den ganzen Garten hindurch. Zugleich ist dabei erreicht, daß das Haus nicht allzusehr im Schatten der Kastanien der Kirchbachallee steht. Die Anlage dieses einen Doppelhauses war so nur möglich dadurch, daß es nördlich keinen Nachbar hat, sondern an die öffentliche Anlage grenzt.

NEUE BÜCHER.

EIN ZEITGEMÄSSES BUCH ÜBER STÄDTEBAUKUNDE. Auf keinem Gebiete wagt sich der Dilettantismus so unerschrocken heran und hat dabei schon so viel Schaden angerichtet, als auf dem der Stadtregulierung.

Das 130 Druckseiten umfassende, allgemein verständlich gehaltene, bei Franz Deuticke, Wien und Leipzig, erschienene Buch „Grundzüge der modernen Städtebaukunde" von k. k. Baurat Eugen Faßbender ist daher ein ebenso wohlgemeintes als nützliches Werk. Angesichts des rasend schnellen Wachstumes und der inneren Umgestaltung aller Städte und Ortschaften, hauptsächlich aber der Großstädte, muß es auch als ganz besonders zeitgemäß anerkannt und allen Körperschaften anempfohlen werden, welche berufen sind, die für die gedeihliche Entwicklung der Städte so hochwichtigen Regulierungsfragen zu entscheiden.

Faßbender beruft sich vor allem auf den Altmeister Camillo Sitte, welcher den Städtebau als die Vereinigung aller technischen und bildenden Künste zu einem großen geschlossenen Ganzen erklärt hat und den Städtebau den monumentalen Ausdruck wahren Bürgerstolzes, die Pflanzstätte echter Heimatsliebe nennt, indem er den Verkehr regelt, die Grundlage für ein gesundes und behagliches Wohnen schafft, für die günstige Unterbringung von Industrie und Handel sorgt und endlich auch die Versöhnung sozialer Gegensätze fördert.

Auf dieser von Camillo Sitte geschaffenen und von Goecke, Henrici und Stübben weiter gefestigten Grundlage baut Faßbender sein Werk auf, das er in zwölf Abschnitte gliedert, in: I. Der Städtebau und seine Bedeutung, II. Allgemeine Gesichtspunkte und Grundsätze, III. Der Verkehr, IV. Die Verbauung, V. Anforderungen der Hygiene, VI. Schönheitsanforderungen, VII. Stadtgrün, VIII. Zur Bauordnung, IX. Die städtebaulichen Arbeiten, X. Zur Ausführung der Stadtbaupläne, XI. Über die Kosten des Planes und dessen Ausführung, XII. Zur Literatur, und überdies mit einem Vorwort und einem Nachwort ausgestattet hat.

Faßbender will in diesem Leitfaden kein erschöpfendes Werk, sondern nur einen anregenden Überblick auf das große und weite Gebiet der modernen Städtebaukunde bieten. Er schließt mit den Worten: „Es würde dem Verfasser zu hoher Befriedigung gereichen, wenn dergestalt sein Werk dazu beitragen würde, den segensreichen Lehren des Städtebaues weitere Verbreitung zu verschaffen und die Städtebaukunde zum Gemeingut zu machen, auf daß auch in unserem Reiche der Städtebau reger seine hohe Bedeutung erfüllen könne."

Wir können diesem nur noch hinzufügen: „Es möge endlich allgemein anerkannt werden, daß auch bei dem Bau der Städte und Ortschaften der Baukunst die Führung überlassen werden müsse."

v. Wurm.

Im Verlage von Paul Cieslar in Graz ist ein vom Wohnungsfürsorgeverein für Steiermark in Graz, r. G. m. b. H., herausgegebenes Buch unter dem Titel „DAS EIGENHEIM FÜR STEIERMARK" erschienen, welches für derzeit allgemein angestrebte Wohnungsreform von Bedeutung erscheint.

Im ersten Teile dieses Buches sind die Bestrebungen und Verordnungen des österreichischen Wohnungsfürsorgegesetzes, welche auf die Erwerbung eines Eigenheimes Bezug haben, herausgezogen und dienen als Leitfaden für den Laien, welcher ein solches Eigenheim anstrebt — aus diesem Teile ist auch die Großzügigkeit des österreichischen Wohnungsfürsorgegesetzes ersichtlich, da auch Angehörige der minderbemittelten Stände dadurch, daß sie nur 10% der Gesamtkosten beizutragen haben, in die Lage versetzt werden, ein Eigenheim zu erwerben und sich so der Wohnungsreform im zweckdienlichsten Maße anzuschließen.

Im zweiten Teile finden wir eine Anzahl von Beispielen solcher Eigenheime vom kleinsten bis zum größten gesetzlich zulässigsten Ausmaße für Wohnflächen. Staatliche Kredithilfe wird auf Grund des österreichischen Wohnungsfürsorgegesetzes bis zu einer Wohnfläche von 80 qm erteilt. Nicht eingerechnet in die Wohnflächen sind Dielen, Vorräume, Küchen, Dienstbotenzimmer, Badezimmer und sämtliche andere Nebenräume, so daß dies einer Wohnfläche von vier normalen Zimmern entspricht.

Dieses Buch ist zum Preise von Kr. 7.— für Österreich und für Mk. 6.— für Deutschland vom Verlag sowie durch alle Buchhandlungen zu beziehen.



ÜBER AMERIKANISCHEN STÄDTEBAU hat Stadtbaumeister Neumann, der auf Veranlassung der Charlottenburger Gemeindevertretung eine Studienreise nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika unternommen hatte, im Festsaal des Charlottenburger Rathauses einen Vortrag gehalten. New York, Philadelphia, Pittsburg, Boston, Chicago wurden u. a. aufgesucht. Nachdem der Vortragende kurz auf die abweichende Stadtverwaltung drüben hingewiesen hat — u. a. steht dem Bürgermeister, der auf vier Jahre gewählt wird, das Recht zu, fast alle Beamten anzustellen — suchte er die drei Fragen zu beantworten, wie wird die Bevölkerung untergebracht, wie sind die Verkehrsanlagen und wie die Parkanlagen? Bezeichnend für das amerikanische Wohnungswesen ist, daß nach einer jüngst veröffentlichten Statistik noch 34 v. H. in Einfamilienhäusern wohnen. In Philadelphia sind in den Privatwohnvierteln die zweistöckigen einfach gehaltenen Wohnhäuser die Regel. Solche Häuser werden von den Unternehmern, die ganze Straßenblocks erstehen lassen, für 3000—5000 Dollar abgegeben. Es genügt eine Anzahlung von 100 Dollar, die übrige Summe wird in monatlichen Raten abgetragen. Aber der Wolkenkratzer tritt jetzt vereinzelt auch schon in

den eigentlichen Wohnvierteln auf. In Washington ist es gestattet, Privatwohnhäuser acht Stock hoch zu errichten. Die Ausdehnungspolitik geht in Amerika viel weiter als bei uns, immer weiter dehnt sich das Wohngebiet für die Großstadt aus. Hand in Hand geht damit die Ausdehnung der Schnell- und Straßenbahnen; sie folgen nicht der Besiedelung, sondern gehen ihr oft voran. Mancherlei Mißstände haben sich im Verkehrswesen ausgebildet, nicht zum mindesten dadurch, daß Verkehrsgesellschaften einseitig ihre Interessen durch Bestechungsgelder an die einflußreichen Persönlichkeiten in der Stadtverwaltung durchzusetzen suchten. Indes ist jetzt in mancher Beziehung ein wohltätiger Wandel eingetreten. In einer ganzen Anzahl von Gemeinwesen werden die Verkehrsunternehmungen als gemischtwirtschaftliche Unternehmungen betrieben. Wir hoffen demnächst eine Arbeit des Vortragenden in unserer Zeitschrift veröffentlichen zu können.

Im Sommer dieses Jahres findet in Dublin eine Städte-Ausstellung statt, deren Vorstand einen WETTBEWERB UM EINEN PLAN FÜR DIE VERBESSERUNG UND ERWEITERUNG DER STADT DUBLIN ausgeschrieben hat, und zwar auf Grund von Bedingungen, die von einem Ausschusse der Irländischen Gesellschaft für Wohnungswesen und Städtebau gemeinsam mit den Sachverständigen Professor Patrick Geddes aus Edinburgh (Schottland) und Landschaftsarchitekt John Nolen aus Cambridge (Mass., U. S. A.) aufgestellt worden sind. Diese beiden Sachverständigen bilden auch zusammen mit dem Stadtarchitekten von Dublin Charles Mac Carthy, Mitglied der Königl. Akademie Irländischer Architekten, das Preisgericht.

Es ist nur ein vom Lord-Lieutnant von Irland gestifteter Preis von 10000 Mk. vorgesehen. Ob der Wettbewerb auch Ausländern offen steht, ist dem Ausschreiben nicht zu entnehmen, aber wohl anzunehmen, da um die Bekanntmachung in deutschen Fachzeitschriften ausdrücklich gebeten worden ist. Schaubilder werden nicht verlangt, wohl aber Hausgrundrisse. Frist ist bis auf den 1. September dieses Jahres.

Adresse: Town Planning Competition, The Civic Exhibition Linenhall Buildings Dublin, Ireland.

Unter dem Protektorate des Präsidenten der Republik und der französischen Regierung findet vom 1. Juni bis 1. November dieses Jahres eine INTERNATIONALE STÄDTE-AUSSTELLUNG nebst französischer Kolonial-Ausstellung in Lyon statt. Für deutsche Aussteller hat sich in Berlin W. 62, Kurfürstendamm 1, ein Komitee gebildet; von deutschen Städten haben Baden-Baden, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hannover, Karlsruhe, Mannheim, Mülhausen i. E., München, Neukölln, Nürnberg, Straßburg i. E. ihre Beteiligung zugesagt. Wie aus dem Programm hervorgeht, ist an eine Gesamtabteilung „Städtebau" zwar nicht gedacht, wohl aber an Einzelheiten wie Straßenbau, Trinkwasserversorgung, Abwässerbeseitigung, also vom technischen und gesundheitlichen Standpunkt aus, wie denn überhaupt die Hygiene im Vordergrunde steht, so daß man fast von einer Hygiene-Ausstellung sprechen könnte. Dem entspricht auch die Zusammensetzung des Komitees, dem neben Industriellen und Volkswirten vorwiegend Ärzte angehören — nur je ein Architekt und ein Ingenieur ist Mitglied, kein Städtebaukünstler. Für die deutschen Aussteller wird ein „Deutsches Haus" errichtet, nach den Plänen des Architekten Fritz Voggenberger in Frankfurt a. M. Auffällig ist, daß bautechnische Fachvereine gar nicht zur Beteiligung aufgefordert worden zu sein scheinen.

EIN HAMBURGISCH-PREUSSISCHER ZWECKVERBAND. Über die Bildung eines Zweckverbandes zwischen Hamburg und den benachbarten preußischen Orten, insbesondere Altona, treten die Erörterungen in letzter Zeit immer stärker hervor und werden sowohl von Hamburger wie von Altonaer Seite gepflogen. Je mehr sich diese eng aneinander angeschlossenen Ortschaften entwickeln, desto mehr macht sich das Bedürfnis einer einheitlichen Gestaltung der auf verschiedenen Gebieten, z. B. dem Verkehrs- und dem Baugebiet, sowie auch in der Wohnungsfrage herrschenden Vorschriften geltend. Bisher ist es aber noch nicht gelungen, nach dieser Richtung einen Vorschlag zu machen, der bei der bestehenden staatlichen Trennung des in Betracht kommenden Gebietes sich durchführen ließe. Die Leitung der Stadt Altona geht darauf hinaus, zunächst einen großen Zweckverband für die an Altona angrenzenden Elbgemeinden mit Altona zu schaffen, um auf diese Weise ein möglichst starkes Gegengewicht gegen die Übermacht Hamburgs herzustellen. Doch verkennt man in diesen Kreisen auch nicht, daß die Herstellung eines allgemeinen Zweckverbandes mit Hamburg das erstrebenswerte Ziel ist. Ein solcher Verband wird sich aber ohne einen allgemeinen Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg nicht herstellen lassen, wenngleich vielleicht auf dem Verkehrsgebiet die notwendige Vereinheitlichung der Vorschriften sich auch durch eine Verständigung Hamburgs mit den anstoßenden Ortschaften erreichen läßt. Jedenfalls darf man damit rechnen, daß in absehbarer Zeit sowohl die preußische wie die hamburgische Gesetzgebung sich mit den Fragen des Zweckverbandes Hamburg-Altona zu befassen haben wird.

DER STATTHALTER DES „KIELGAN-VIERTELS". In seiner Villa, Kurfürstenstr. 136, ist der Rittergutsbesitzer Otto Gabcke, der Schwiegersohn des „alten Kielgan" gestorben, der sich um die Erhaltung eines der schönsten Viertel von Berlin verdient gemacht hat. Sein Schwiegervater Georg Friedrich Kielgan (1807—1876) war der Begründer des Villenviertels zwischen Derfflinger, Kurfürsten- Maaßen- und Motzstraße. Mit weit ausschauendem Blick wurde hier vor fünfzig Jahren für ein stattliches Gelände ein Bebauungsplan entworfen, der in der schon damals mächtig nach Westen hin vordringenden Stadt ein gartenbestandenes Viertel vornehmer kleiner Wohnhäuser anlegte und durch strenge Grundbuchbestimmungen dafür sorgte, daß dieses Viertel im ganzen bis heute seinen Charakter bewahrt hat.

Die Aufteilung jenes großen Geländes geschah in den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Aus jener Zeit ist noch ein gedruckter, vom Baumeister Otto Wuttke entworfener Plan vorhanden, der die Anordnung der Villen genau festlegte. Der Nollendorfplatz und die Kurfürstenstraße hatten damals schon ihre heutigen Namen. Aus einigen beigegebenen Bildchen ergibt sich, daß die spätschinkelsche Bauweise Hitzigs für die neuen Villenbauten maßgebend war.

Seitdem hat sich ja einiges geändert: an der Maaßenstraße, in der Kurfürsten- und Derfflinger Straße sind Hochbauten entstanden. Auch an der Ecke der Motzstraße stieg ein größeres Haus auf, dessen erstes Stockwerk in einer Fassadennische das Standbild G. F. Kielgans trägt. Aber das Wesen der Villensiedelung ist doch erhalten geblieben. Mit dankenswerter Tatkraft hat Herr Gabcke als Nachfolger seines Schwiegervaters darüber gewacht, daß wenigstens an diesem Kern nichts Wesentliches geändert wurde. Er hat bei diesen Bemühungen auch Streitigkeiten und Prozesse nicht gescheut, deren Ergebnis die erfreuliche Bewahrung des alten Zustandes war. Für das Kielgansche Villenviertel veröffentlicht nunmehr der Berliner Polizeipräsident mit Zustimmung des Oberpräsidenten und nach Anhörung des Verbandsausschusses des Zweckverbandes Groß-Berlin eine neue Bauordnung. Danach dürfen in diesem Teile von Berlin W höchstens vier Zehntel, bei Eckgrundstücken fünf Zehntel der Baugrundstücke bebaut werden. Die Höhe aller Gebäudefronten auf den Grundstücken darf 13 m nicht überschreiten, doch kann für die Eckgrundstücke Kurfürstenstraße 131 und 137, Nollendorfplatz 1 und Derfflinger Straße 8 eine Höhe von 16 m zugelassenwerden. Die Gebäude müssen von allen Nachbargrenzen einen Abstand von mindestens 6 m halten. Sie dürfen außer dem Erdgeschoß nur noch ein Obergeschoß erhalten. Die entgegenstehenden Bestimmungen der Bauordnungen vom 15. August 1897 und 22. August 1898 werden aufgehoben.

DIE ERHALTUNG DER TIERGARTENSTRASSE ALS VORNEHME WOHNSTRASSE bezweckt eine Verfügung des Berliner Polizeipräsidiums vom 11. Dezember 1913, durch die bestimmt wird, daß der Fußboden des Erdgeschosses nicht höher als 2 m über der Straße liegen darf und im Keller und Dachgeschoß Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen nicht angelegt werden dürfen. Diese Verfügung hat der Vereinigung Berliner Architekten zu einer Eingabe an das Polizeipräsidium Anlaß gegeben, daß bei der Anlage vornehmer Häuser die Eingänge einer besonderen Aufsicht durch den Portier bedürfen, dessen Wohnung am zweckentsprechendsten unmittelbar am Eingange, d. h. im Untergeschosse, liegen, muß. Übrigens kommt die Verfügung reichlich spät — die Tiergartenstraße ist schon längst zur Verkehrsstraße geworden, da es unterlassen wurde, zur rechten Zeit den Kurfürstendamm mit dem Stadtkerne durch eine neue Verkehrsstraße zu verbinden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.

11. Jahrgang 1914 6. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

ZUM BEBAUUNGSPLAN ZWISCHEN LEIPZIG-ALTSTADT UND VÖLKERSCHLACHTDENKMAL.

Von HANS STROBEL, Leipzig.

Die Beziehung dieses Bebauungsplanes zum Völkerschlachtdenkmal allein schon würde eine besonders sorgfältige Behandlung bei der Aufstellung bedingt haben und insbesondere bei der späteren Durchführung bedingen. Der Gedanke eines würdigen Zuganges zu diesem sowohl seinem Sinne als seiner Erscheinung nach einzigartigen Denkmal hat für die Gestaltung eines großen Teiles dieses Bebauungsplanes den Ausschlag gegeben.

Aber bei aller Würdigung des Denkmals durfte nicht vergessen werden, daß die besondere Bedeutung gerade dieses Plangebietes noch andere, städtebaulich tieferliegende Ursachen hat. Dieses westlich von der bayrischen Bahn mit dem Güterbahnhof, östlich von dem Windmühlenweg mit dem neuen Johannisfriedhofe und den medizinischen Universitätsgebäuden, südlich von der tiefeingeschnittenen sogenannten Verbindungsbahn umschlossene dreieckige Gelände, das sich keilförmig in die Stadt hineinschiebt, hat sich, wie man auf dem Plane sieht, bis heute unbebaut erhalten. Daran ist hauptsächlich die breite Bahnbarrikade im Westen schuld, die das Übergreifen der mit Mietskasernen dicht bebauten Straßen der Südvorstadt jenseits der Bahn an der Kostspieligkeit der notwendigen Überführungen hat scheitern lassen. Die im Städtebau mit Recht so oft als hemmend empfundenen Eisenbahnverhältnisse haben hier ausnahmsweise einmal segensreich gewirkt, indem sie die Bebauung eines so wichtigen Geländes einer Zeit fortgeschrittener Städtebaukunst und höher entwickelter Architekturgesinnung vorbehalten hat.

Aber auch der Umstand, daß fast drei Viertel des ganzen 152 ha großen Geländes im öffentlichen Besitz war (Stadt, Staat und Johannishospital), hat das Land vor der wüsten Bauspekulation vergangener Jahrzehnte verschont.

Dies ist ein Glück nicht nur in künstlerischer, sondern vor allem auch in wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Beziehung. Wir sehen aus den vielen älteren Plänen für dieses Gebiet, daß im anderen Falle auch hier wie an verschiedenen Stellen der Stadt (z. B. Altstadt-Plagwitz) die notwendige große Radialstraße vergessen und das Hinterland verbaut worden wäre. Dieses Hinterland durfte aber bei unserem Bebauungsplane auf keinen Fall außer acht gelassen werden. Trotz der Trennung durch den großen Südfriedhof und der Bahnlinie oder vielleicht gerade deswegen war es notwendig, hier innigere Beziehungen herzustellen, als dies zu einer Zeit geschehen wäre, wo man gewohnt war, jeden Bebauungsplan als ein Ding für sich zu behandeln.

Das im Südosten an unser Plangebiet angrenzende, von der östlich am Völkerschlachtdenkmale vorbei über Meußdorf nach Grimma führenden Staatsstraße und der über Lößnig und Dölitz führenden Bornaischen Straße eingefaßte Gelände ist reichlich 1000 ha groß, wovon rd. 470 ha seit langer Zeit im Besitze und rd. 140 ha unter der Verwaltung der Stadt (Johannishospital) sind. Außerdem ist dieses heute noch fast ganz jungfräuliche Gelände, das seine Luftzufuhr bei den in Leipzig vorherrschenden Südwestwinden aus den großen Connewitzer Waldungen erhält und das die höchste Lage im Stadtgebiet hat, gesundheitlich die beste Wohnlage der Stadt. Das wichtigste ist aber der Umstand, daß der Buchwert fast des ganzen Geländes ein für großstädtische Verhältnisse außerordentlich geringer ist.

Alle diese Umstände zusammen bedeuten so außergewöhnlich günstige Vorbedingungen für die systematische Durchführung einer großzügig modernen Stadterweiterung, und zwar naturgemäß im Stockwerksbau diesseits und im Flachbau jenseits der Leipzig—Hofer Verbindungsbahn, wie sie fast in keiner Großstadt wiederkehren werden. Soweit es unter den obwaltenden Verhältnissen möglich war, sind Vorarbeiten in diesem Sinne bereits getan worden. Ein Teil davon ist als Anfang der baulichen Erschließung des Südostens jenseits der Bahn die Gründung der Gartenvorstadt Leipzig-Marienbrunn, über die in den Heften 4 und 5 des Jahrganges 1912 dieser Zeitschrift berichtet worden ist. Sie ist ferner in einer besonderen Schrift, verlegt bei Ludwig Degener-Leipzig, behandelt worden. Weiteres über die schönen Möglichkeiten der Erschließung dieses Geländes zu berichten, wird Aufgabe eines späteren Aufsatzes sein müssen.

Heute sei nur noch auf die eigentlich selbstverständliche Forderung einer großen in die Stadt eingeführten Erschließungsstraße für dieses Gebiet hingewiesen, die breit genug sein muß, um später eine städtische Schnellbahn aufnehmen zu können und die in ihrem nördlichen Teile das verkehrstechnische Rückgrat unseres Bebauungsplanes bildet.

Daß die besondere Bedeutung unseres Plangebietes schon früh erkannt wurde, geht aus dem Umstande hervor, daß sich seit 1865 zahlreiche Beamte und auch Privatarchitekten Leipzigs mit der Aufgabe seiner baulichen Erschließung beschäftigt haben. In dem umfangreichen Material, das hier vorliegt, prägt sich — an einem einzigen Beispiel — wie selten sonst die geschichtliche Entwicklung der deutschen Städtebaukunst des letzten Halbjahrhunderts aus. Es wäre eine dankbare Aufgabe, für die dem Verfasser leider die Zeit fehlt, die wechselnden wirtschaftlichen, stadtpolitischen, kulturellen und kunst-ästhetischen Zeitströmungen in ihren Zusammenhängen zu untersuchen, die sich in den 20 durchgearbeiteten Bebauungsplanentwürfen seit 1865 niedergeschlagen haben.

Die meisten dieser Entwürfe waren neben dem jetzigen Bebauungsplane und seinen erläuternden Skizzen und Modellen in der Abteilung der Stadt Leipzig auf der Internationalen Baufachausstellung Leipzig 1913 der Zeitfolge nach geordnet ausgestellt. Einige davon sind auf den Tafeln 42 u. 43 abgebildet. Im folgenden sei kurz auf das Wesentliche der einzelnen Pläne hinzuweisen versucht.

a) Entwurf vom Jahre 1878.

Obwohl das Völkerschlachtdenkmal damals an der jetzigen Stelle noch gar nicht geplant war (ein Grundstein dazu wurde zwar im Jahre 1865 an anderer Stelle in Leipzig-Thonberg gelegt), ist eine ähnliche Straße wie die des 18. Oktober bereits vorhanden. Abgesehen von der gedankenlos schematischen Aufteilung ist es bemerkenswert, daß die einzige seit altersher noch vorhandene Radialverbindung, der Windmühlenweg in seinem südlichen Teile, auch noch beseitigt ist.

b) Entwurf vom Jahre 1899.

Auf diesem Plane ist die Straße des 18. Oktober der Richtung nach schon in ihrer heutigen Gestalt enthalten. Auch der Knick bei der Kreuzung mit der verlängerten Kronprinzstraße, von dem aus der nördliche Teil nach dem Rathausturm, der südliche nach dem Völkerschlachtdenkmal eingestellt ist, ist da. Die Bebauung greift bis zum Bahneinschnitt vor.

c) Entwurf vom Jahre 1905.

Auch in diesem Plane ist die Fläche, welche heute als Ausstellungsgelände dient und nach dem neuen Entwurfe später in einen Park umgewandelt werden soll, mit überbaut. Man sieht deutlich das Bestreben des entwerfenden Ingenieurs, den neuen Erkenntnissen in künstlerischem Städtebau durch allerlei Eckchen, Versetzungen, durch Krümmungen der Straße usw. gerecht zu werden. Besonders auffallend sind die ungemein kleinen und vielfach nahezu quadratischen Baublöcke.

In diesem Plane taucht zum ersten Male in dem Straßenzug F, A, J, E eine Art Ringverbindung innerhalb des Plangebietes auf, die trotz ihrer Zwecklosigkeit in fast allen künftigen Plänen wiederkehrt.

d) Entwurf vom Jahre 1906.

Die Teilnahme, die die Allgemeinheit dem Werdegange dieses Planes schon damals zuwendete, veranlaßte den Rat, ein Gutachten von der heute allerdings ganz eingeschlafenen „Leipziger Vereinigung für öffentliche Kunstpflege“ einzuholen. Der Verein nahm sich der Aufgabe mit großem Eifer an und sandte dem Rat nach kurzer Zeit ein umfangreiches Gutachten und drei Entwürfe der Architekten Dybwad, Drechsler und Käppler. Die Anregungen gehen in erster Linie auf eine würdige Ausgestaltung der Straße des 18. Oktober hinaus. Durch Platzanordnung mit öffentlichen Gebäuden sollte die Straße möglichst viel Abwechslung bieten. Der abgebildete Entwurf sieht zum ersten Male eine Überbauung im Knickpunkt der Straße vor. Bemerkenswert ist die Richtung aller Längsstraßen nach der Brücke über die Verbindungsbahn zu. Es ist nicht richtig, den Verkehr nach der Straße des 18. Oktober, die eine vornehme Wohn- und Promenadenstraße werden soll, noch besonders hinzulenken. Fehlerhaft erscheint es auch, das Stadtbild für den Blick vom Völkerschlachtdenkmal aus konvex abzuschließen, anstatt eine einfassende Wirkung anzustreben. Der Plan ist auffallend dadurch, daß die städtebaukünstlerische Arbeit auf einige Punkte mit öffentlichen Gebäuden und Platzanlagen gesammelt ist. Im übrigen wurde nicht viel Sorgfalt auf das gelegt, was zwischen den Straßen übrig blieb. Die Baublöcke haben meist die ungünstige quadratische Form.

e) Vorentwurf zu dem Stadterweiterungsplan für den Südosten der Stadt Leipzig.

Diesen Plan hat der Verfasser im Jahre 1910 aufgestellt, ohne von den bisher erwähnten Plänen irgend etwas zu

kennen. Er ging dabei von dem Grundsatze aus, daß man das vorliegende Plangebiet nicht für sich allein bearbeiten könne, sondern daß es aus einem größeren Entwurfe, der sich mit dem ganzen eingangs besprochenen Gelände im Südosten befaßt, herauswachsen müsse. Auf diese Weise ergab sich von selbst die erwähnte große Ausfallstraße B, die den Durchgangsverkehr von der Straße des 18. Oktober wegnehmen soll.

f) Ein ebenfalls nach Aufstellung des eben geschilderten Übersichtsplanes ausgegrabener Entwurf für dasselbe Gebiet vom Jahre 1904.

g) Der neue Bebauungsplan, wie er auf der Internationalen Baufachausstellung ausgestellt war und endgültig genehmigt worden ist. Vgl. auch die Darstellung des Modells in Textbild 1.

Die Ausfallstraße B (siehe Plan auf Tafel 44) ist in möglichst schlanker Führung und in einer Breite geplant worden, die späterhin die Anlegung einer Schnellbahn mit Fortsetzung nach dem Hauptbahnhofe ermöglicht. Eine weitere Radialverkehrsstraße ist durch den Windmühlenweg gegeben. Die Straße des 18. Oktober kann und darf keine Durchgangsverkehrsstraße sein, schon deshalb nicht, weil sie sich am Denkmal totläuft, ganz abgesehen von künstlerischen Gesichtspunkten.

Besonderer Wert war auf die heute so empfindlich fehlenden Tangentialverbindungen durch die verlängerte Kronprinz- und die Kaiserin-Augusta-Straße zu legen. Die Riebeckstraße, die vom Nordosten her einen starken Verkehr bringen wird, ist durch die Straße G, die in ihrer nördlichen Verlängerung die dort ziemlich enge Reitzenhainer Straße entlastet, in die Ausfallstraße B und die verlängerte Kaiserin-Augusta-Straße eingeführt. Von der Überführung der letzteren führt eine Nebenverbindung durch F und D nach der Linnéstraße. Eine fahrbare Verbindung von der Johannisallee durch die Straße C nach der Kohlenstraße war aus bahntechnischen Gründen nicht möglich. Es ist aber für alle Fälle eine Verbreiterung der Straße C durch Wegnahme der Vorgärten vorgesehen.

Für die Einzelaufteilung waren eine große Zahl wirtschaftlicher, gesundheitlicher und schönheitlicher Momente maßgebend. Daß eine so verwickelte Aufgabe mit der beweglichen krummen Linie besser zu lösen ist, als mit der starren geraden, sagt eine einfache mathematische Überlegung, nach der verwickelte Aufgaben zu ihrer Lösung stets Gleichungen und Funktionen höheren Grades bedingen, die sich graphisch in Kurven ausdrücken. Natürlich darf man nicht den Fehler machen, stark gekrümmte Straßen anzulegen, wie sie nur bei einem stark welligen Gelände gerechtfertigt sind.

Wo ein großer Zielpunkt gegeben ist, da ist die gerade Straße die natürliche Lösung. Nur darf die Straße dann nicht so lang sein, daß dieser Zielpunkt am Ende unscheinbar wird, und daß das ewiggleiche Bild ermüdet. Aus diesem Grunde war es kein Fehler, daß aus rein praktischen Gründen — weil sie sonst zu nahe an den Windmühlenweg gekommen wäre — die Straße des 18. Oktober in der Mitte nach Westen ausgeknickt werden mußte, so daß sie von dort aus nach Nordwesten in dem Rathausturme und nach Südosten in dem Völkerschlachtdenkmal ausklingt.

Abb. 1. Darstellung des Modells zum Bebauungsplan von Hans Strobel, Leipzig.

Die vorliegende Planung der „Straße des 18. Oktober" hat insbesondere von einigen beteiligten Grundbesitzern starke Anfeindungen erfahren. Die mit Vorgärten 46 m breite Straße war ihnen zu schmal. Sie wollten sie am liebsten 100 m breit und ganz geradlinig vom Anfang bis zum Ende haben. Die Schlagwörter 60, 80 und 100 m spielten damals in der Presse eine große Rolle. Aber eine Zahl an sich sagt gar nichts. Auf das Verhältnis kommt es an. Das Große wird erst groß durch die Gegenüberstellung des Kleinen. Die alten Dome haben nächst ihren fein abgewogenen Einzelheiten ihre Größenwirkung meist den kleinen Anbauten und dem normalen Fugenschnitt der Werksteine zu danken, die nicht größer sind als bei einem gewöhnlichen Wohnhause.

Eine billige Nachahmung jener allbekannten „Prachtstraßen" mit recht vielen Baumreihen mag am Platze sein, wo es sich darum handelt, eine stark belastete Verkehrsstraße gewaltsam zu einer vornehmen Wohnstraße zu machen. Oder da, wo zwei Parks miteinander zu verbinden sind. In unserem Falle aber ist zu bedenken, daß, abgesehen von der Langweiligkeit einer solchen Straße, das Denkmal um so kleiner wirkt, je breiter die Straße ist, daß zweitens eine architektonische Raum- und Zielwirkung in einer solchen mit Bäumen in möglichst gleichen Abständen verpflanzten Straße unmöglich wäre, daß ferner zwischen Denkmalstraße und Windmühlenweg keine Baublöcke übrig

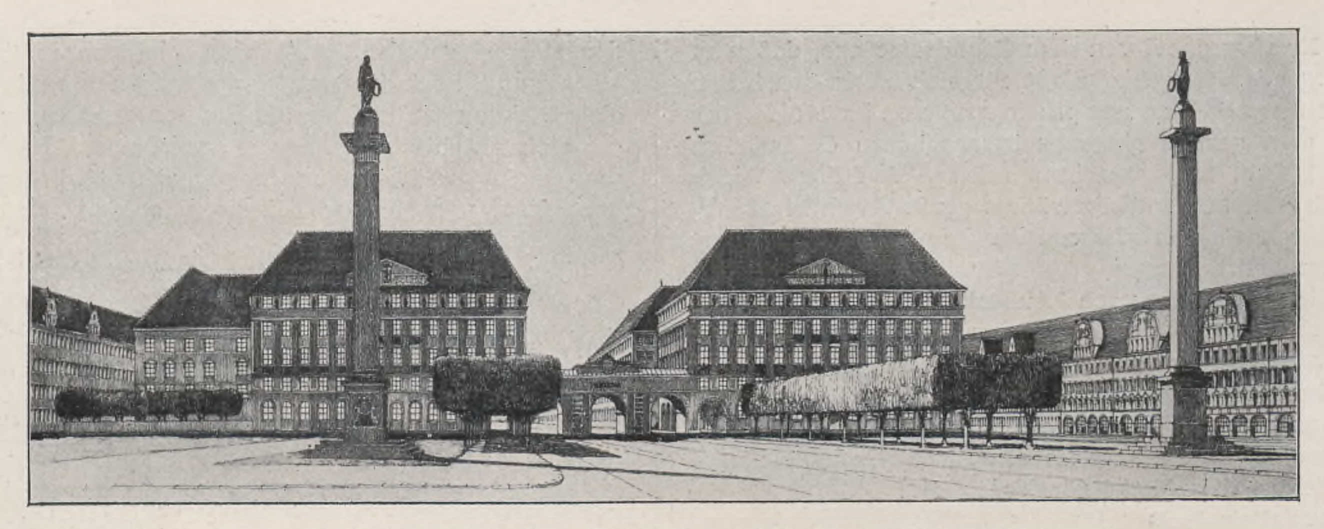


Abb. 2. Vorplatz zur Straße des 18. Oktober in Leipzig.

geblieben wären, und endlich, daß eine besondere Aufgabe auch eine besondere Lösung verlangt. Die Eigenart ist es, die den Wert einer Idee bestimmt.

Es sei nun versucht, ein Bild von der künftigen Hauptstraße zum Denkmal nach dem Entwurfe des Verfassers zu geben.

Wir beginnen beim Bayerischen Bahnhof, der eine ganz besondere Rolle im Entwicklungsgang dieses Planes gespielt hat, die deshalb hier angedeutet werden muß. Die Interessen der Stadt würden es zweifellos erfordern, den Bahnhof weiter hinaus nach Süden zu verlegen und zwar gleich reichlich 1 km weit, damit die 300 m lange überaus kostspielige Überführung der Kronprinzstraße überflüssig und — was noch wichtiger ist — damit eine organische Verbindung zwischen der Süd- und der Ostvorstadt ermöglicht würde. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß der Gewinn an Bauland, der fast 200000 Geviertmeter betragen würde, die Kosten der Verlegung mehrfach aufwöge. Abgesehen von der Ersparnis an Brücken- und Unterführungskosten, die sich auf rund 2 Mill. Mk. beziffern, würde man 6 Millionen aus dem Land im Laufe der Zeit erlösen können, wenn man den Quadratmeter zu 30 Mk. rechnete.

Dieser Gedanke der Verlegung des Bahnhofes, der nach Fertigstellung des Hauptbahnhofes nur noch für den Vorortsverkehr in Frage kommt, wurde wiederholt in der Ortspresse erörtert, hat aber bisher keine Gegenliebe bei der sächsischen Eisenbahnverwaltung gefunden. Wie man sagt, aus betriebstechnischen Gründen und weil der Güterbahnhof erhalten werden soll. Man wundert sich dabei allerdings darüber, daß in letzter Zeit in vielen deutschen Großstädten die Güterbahnhöfe weit hinaus verlegt worden sind.

Die Bahnverwaltung verhält sich auch jetzt noch ablehnend, nachdem durch die endgültig gesicherte Untergrundbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der bayerischen Bahn die betriebstechnischen Bedenken dem Laien beseitigt zu sein scheinen.

Dort, wo die Radialstraßen unseres Planes, die Straße B, die Straße des 18. Oktober und der Windmühlenweg zusammenmünden, wird beim Studieren des Planes der reichlich große dreieckige Platz auffallen. Er war notwendig, weil die Bahnverwaltung für ein zur Durchführung einer besseren Gestaltung erforderliches Stück Bahnland einen unverhältnismäßig hohen Preis verlangt hat. Die Schwierigkeit, eine solche Platzerscheinung in die für einen Vorplatz zur Denkmalstraße würdige Form zu bringen, erforderte eine besondere Bearbeitung, die im Rahmen dieses Aufsatzes nicht im einzelnen geschildert werden kann.

Am Ende dieses großen Vorplatzes geben zwei mächtige Bildsäulen den künstlerischen Auftakt für die Straße des 18. Oktober. Vgl. Textbild 2. Hinter diesen schließen unmittelbar je zwei Doppelreihen geschnittener Bäume an, die die Fußwege überschatten. Sie leiten als wesentliches architektonisches Moment zu den einfach-monumental aufgefaßten Eingangsbauten der Straße des 18. Oktober über, die fünf Geschosse haben und über die Fußwege mit Lauben hinweggebaut sind, einerseits, um nicht drei gleiche Teile zwischen Haus, Straße und Haus zu erhalten und andererseits, um eine portalartige Wirkung zu ermöglichen. Diese Wirkung wird verstärkt durch einen erdgeschossigen Verbindungsbau über die Straße hinweg, der aus öffentlichen Mitteln als Bismarcktor oder mit einer ähnlichen denkmalsartigen Bedeutung zu errichten ist. Für die einheitliche Gestaltung dieser wie aller anderen wichtigen Stellen der Straße ist durch besondere ortsgesetzliche Bestimmungen Sorge getragen. Die Schmuckhöfe zu beiden Seiten der Straße hinter dem Portalbau sind auf die Länge ihrer Öffnung gegen die Fahrstraße hin durch eine geschnittene Baumreihe begrenzt; der Fußgänger soll hier im Vorüberschreiten und noch mehr beim Verweilen in einem dieser mit Blumen, Brunnen und Bänken geschmückten Höfe die angenehme Wirkung eines fast geschlossenen Raumes genießen.

Das einleitende Straßenstück hat auf eine Länge von 120 m, um die spätere Wirkung zu steigern, eine Breite von nur 30 m erhalten. Dann erweitert sich die Straße vermöge der Vorgärten, die als Grasflächen einheitlich gepflegt nur mit niedrigen einheitlich durchgeführten Gittern gegen die Straße abgegrenzt sind, auf eine Breite von 46 m. Kurz vor der Kreuzung mit der Straße 4 ist die Baumreihe zu einer platzartigen Erweiterung zurückgesetzt. Die Fußwegverbreiterung ist hier mit Steinplatten belegt bzw. als Mosaikpflaster aus Natursteinen ornamental ausgelegt gedacht. Auf dem Platz könnten Bänke und Bildwerke nach besonderem Entwurfe Aufstellung finden. Zu beiden Seiten der Pflasterfläche bleiben Grasflächen mit Blumenbeeten, die gegen eine schmale an den Häusern herumführende Fahrbahn mit einer niederen Steineinfassung abgegrenzt sind, an den Ecken stehen Prellböcke.

Ein Rückblick bei der Kreuzung mit der Straße D zeigt

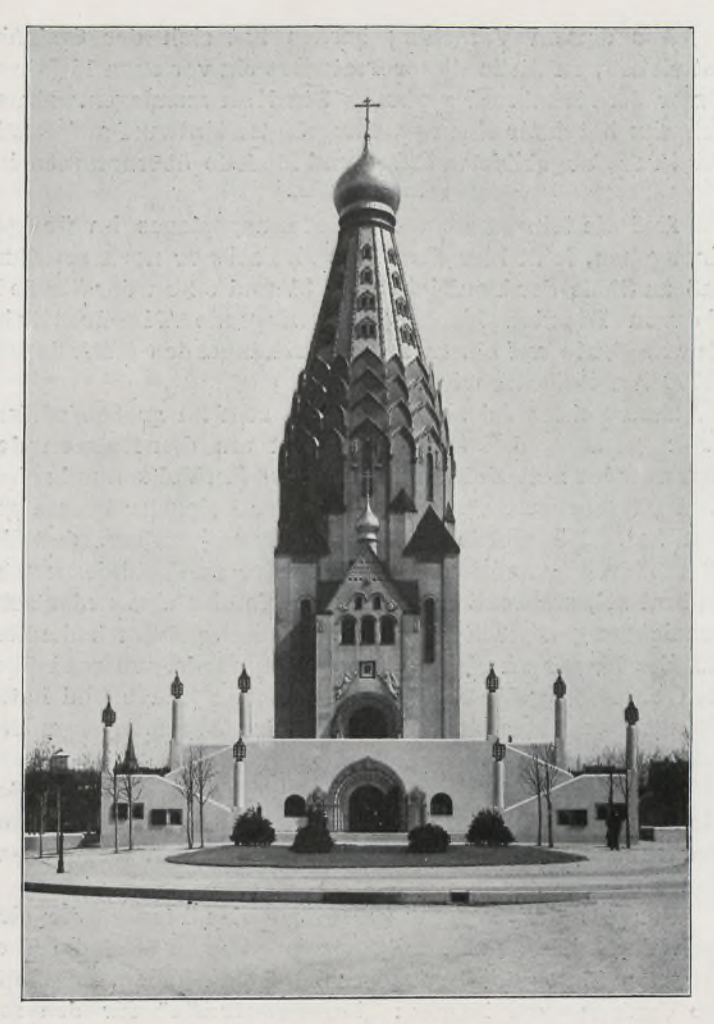


Abb. 3. Russische Kirche; Arch.: Pokrowsky, Petersburg; künstlerische Oberleitung: Bauräte Weidenbach und Tschammer, Leipzig.

uns als Zielpunkt die flüssige Umrißlinie des aus dem alten Pleißenburgturm erwachsenen Rathausturmes. Die Straße verengt sich wieder bei einer zwischen den Bauflächen 12 und 13 unter Umständen vorgesehenen Überbauung und öffnet sich dann zu einem großen langgestreckten Platz, der durch die Kreuzung der Straßen A, D und E auf natürliche Weise sich ergeben hat. Ein mächtiger Torbau schließt als öffentliches Gebäude den Blick. Beim Näherkommen sieht man unter dem mittleren Bogen, der sich der Höhe nach durch zwei Stockwerke erstreckt, wie in einen Rahmen gefaßt, zum erstenmal das Denkmal in einer Entfernung, in der es bereits eine mächtige Wirkung ausübt. Seitwärts links winken vom Südende des Johannisfriedhofes die liebenswürdigen Formen der russischen Kirche herüber, die am 18. Oktober 1913 den vor hundert Jahren hier gefallenen Russen geweiht wurde. Vgl. Textbild 3.

Nach dem großen Tore öffnet sich wie ein riesenhafter Festsaal der ovale Hauptplatz in seiner allseitig geschlossenen Wirkung. Seinen Abmessungen entsprechend (140 auf 220 m) ist die Bebauung mit fünfgeschossigen, einheitlich und vornehm ausgebildeten Häusern, soweit es die geringe Steigung zuläßt, mit gleicher Hauptsims- und Firsthöhe durchgeführt. Der ovale Platzkern soll, um die Raumwirkung zu erhöhen, tief liegen bleiben und streng architektonisch behandelte Gartenanlagen mit Wasserflächen und bildnerischem Schmuck erhalten. Man verläßt nun die gerade Richtung, um auf dem Wege um diese Anlagen herum den Platz auf sich wirken zu lassen.

Auf der östlichen Platzseite wird sich mit einer Frontlänge von etwa 120 m und bis zur Windmühlenstraße durchgreifend das stattliche Gebäude der Deutschen Bücherei nach dem flotten Entwurfe des Dresdener Bauamtmannes Pusch erheben, der sich in bezug auf die Massengliederung in dankenswerter Weise eng an die in Skizzen und Modellen festgelegten Vorschläge des Verfassers angelehnt hat. Vgl. Textbild 4. Wie bekannt, war dieses kulturell und für das Stadtbild schon allein durch seine Massenwirkung so bedeutsame Gebäude (man rechnet endgültig mit Raum für zehn Millionen Bücher; als erste Baurate, die ein Viertel des Bauwerks umfaßt, stehen $2^1/_4$ Millionen zur Verfügung) zuerst auf einem städtebaulich sehr ungünstigen Platz in dem Zwickel zwischen dem Johannisfriedhof und der Reitzenhainer Straße geplant. Durch die Tatkraft einsichtiger Männer und unter entsprechenden Geldopfern ist es nun doch noch gelungen, dieses wichtige Monumentalgebäude an den Platz zu bringen, der ihm seiner besonderen Bedeutung nach von Anfang an gebührt hätte.

Es ist nun eine wichtige Aufgabe der Bauberatung, den vornehmen Ton, der auf diesem Platze durch die deutsche Bücherei in so glücklicher Weise angeschlagen wird, allenthalben durchzuhalten. Die sachlichen Grundlagen dafür sind ausgezeichnete, da außer durch die einschlägigen ortsgesetzlichen Bestimmungen eine weitgehende künstlerische Beeinflussung dadurch möglich wäre, daß auch hier das

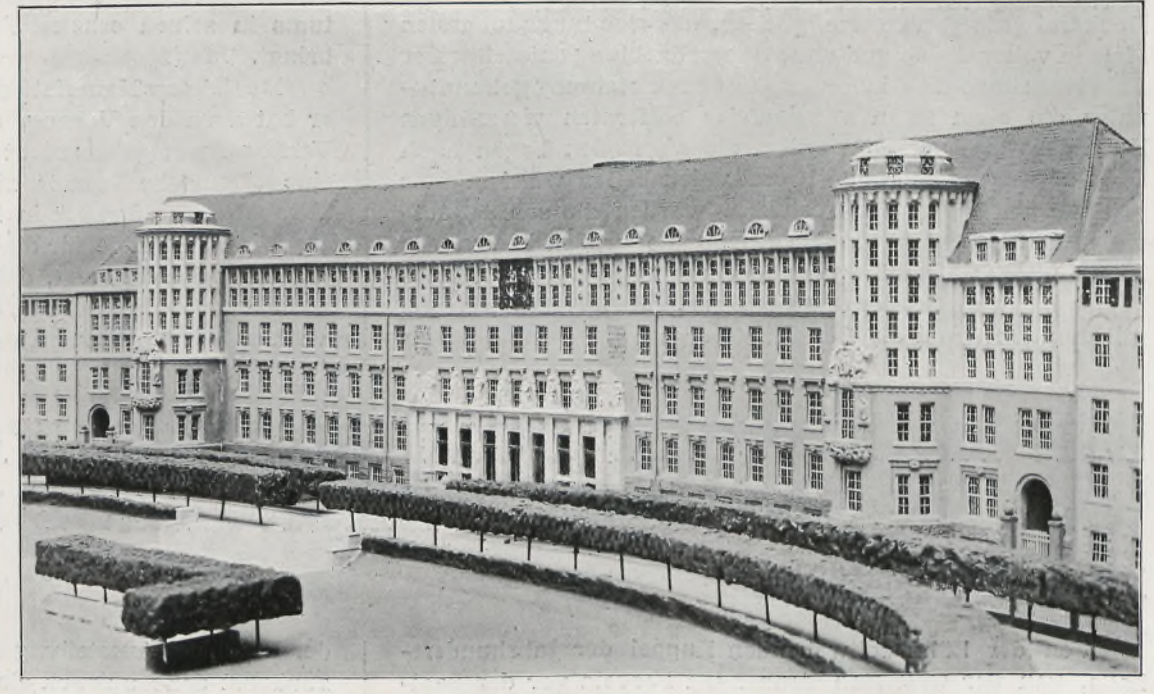


Abb. 4. Deutsche Bücherei; Arch.: Bauamtmann Pusch, Dresden.

ganze in Frage kommende Land im Stadtbesitz ist. Vgl. Tafel 45 und Abb. b auf Tafel 46.

Hat man den ovalen Platzkern mit seiner mosaizierten Pflasterfläche zwischen ruhigen Rasenrabatten, die natürlich mit Rücksicht auf das Denkmal von jeder Mittelbetonung freizuhalten ist, umschritten, dann springt am südlichen Ende des Platzes das Denkmal in einem anderen Rahmen und größer geworden wieder in die Augen. Hier am Südende des Platzes gibt ein Ruhepunkt mit architektonischen Bankanlagen Gelegenheit, dieses Bild mit Ruhe zu betrachten. Durch schattige Arkadengänge, die den Häusern im ersten Stocke aussichtsreiche Terrassen liefern, kommt man aus dem langgestreckten Anlagenplatz in einen quer vorgelagerten Architekturplatz, der nach der Verkehrsstraße G durch Bogenhallen abgeschlossen ist. Dieser Platz wird mit seiner einschließenden Wirkung den sich nachher öffnenden freien Blick, der sich jetzt über Park, Denkmal und Friedhofsanlage auftut, um so größer erscheinen lassen. Nach beiden Seiten verlaufen in starker perspektivischer Verjüngung die Straßenfluchten der dem Denkmal konzentrisch vorgelagerten Ringstraße H. Nun teilt sich die Straße des 18. Oktober wieder in zwei Arme, in mäßiger Steigung neben einem durch die Ausstellungen der Jahre 1913 und 1914 geschaffenen Blumenparterre zu der breitgelagerten Freitreppenanlage hin, an die später seitliche Rampenauffahrten angefügt werden. Diese Treppenanlage war notwendig, um den Höhenunterschied von 5 m am Bahneinschnitte zu überwinden und um die Aufschüttung eines mächtigen Dammes zu vermeiden, der den Ausstellungsplatz in zwei Teile zerschnitten hätte. Beim Besteigen der Treppe wächst das Denkmal (siehe Tafel 47) immer mehr heraus, und oben angelangt, denkt sich der Verfasser späterhin in einer Entfernung von 80 bis 90 m zwei mächtige und dichte Alleen, zwischen denen sich das Denkmal über ruhigen Rasenflächen erhebt, die zugleich den Zweck einer Festwiese oder eines Ehrenplanes bei besonderen Anlässen erfüllen sollte. Dieser Gedanke ist in der Abb. a der Tafel 46 skizzenhaft dargestellt. Es liegt ihm der Wunsch zugrunde, durch Beseitigung der jetzigen Mittelfahrstraße ein beschauliches Wandern über die Festwiese dem Denkmal entgegen zu ermöglichen, das sich nun zum ersten Male in voller Größe und ohne Überschneidung darstellt. Der Fahrverkehr sollte — in Rechts- und Linksrichtung getrennt — unter die etwa 90 m voneinander entfernten vierreihigen Kastanienalleen verlegt werden, die an heißen Tagen auch den Fußgängern schattige Promenaden bieten würden. Für den Wanderer auf der Festwiese würden die schräg aufsteigenden Konturen des Denkmals die großen Linien der Alleen gleichsam auffangen und emportragen und auf diese Weise eine weiträumige und doch zusammengefaßte Wirkung mit dem Denkmal als Dominante ergeben.

Aus diesem Vorschlag heraus hat sich der Gedanke entwickelt, an Stelle dieser Festwiese ein vor etwa 15 Jahren hinter dem Denkmal geplantes Stadion anzulegen. Bruno Schmitz hat dafür einen groß angelegten Entwurf aufgestellt, der in die abgebildeten Pläne und Modelle übernommen ist.

Auf die Einzelheiten des Bebauungsplanes im übrigen einzugehen, fehlt hier der Platz. Es sei nur noch erwähnt, daß an Stelle der Bauflächen 30, 31 und 32 an der Straße B die von Dresden hierher zu verlegende Tierärztliche Hochschule auf einem zusammenhängenden Gelände von 72000 qm errichtet wird.

Zum Schluß sei noch ein Wort zu dem großen Widerstreit gestattet, der vor kurzer Zeit um den Namen der „Straße des achtzehnten Oktober“ (im Volksmund schon jetzt „Oktoberstraße“ genannt) in der Leipziger Presse getobt hat. Es wurde mit Recht hervorgehoben, daß die Wortbildung französischen und italienischen Vorbildern nachgeahmt sei, während man doch gerade hier eine urdeutsche Bezeichnung wünschen möchte. Es ist auch zu bedenken, daß der Name zu einer Zeit geprägt wurde, wo man über die Gestaltung der Straße noch gar kein klares Bild hatte. Eigentlich müßten aber doch die Straßennamen organisch aus dem fertigen Entwurfe herauswachsen.

Es ist hier geradezu selbstverständlich, daß das Gedächtnis der Völkerschlacht zur Grundlage der gesamten Straßenbenennung innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes macht.

Für die drei Hauptradialstraßen des Planes, die sich nach der Stadt zu vereinigen, wie es anno 1813 die Verbündeten hinter den Franzosen her getan haben, empfiehlt der Verfasser die Namen: „Russenstraße“ für den mit der Windmühlenstraße leicht zu verwechselnden, an der russischen Kirche vorbeiführenden Windmühlenweg, der aus Probstheida herkommt, wo die Russen am stärksten sich hervorgetan haben, „Oesterreicher Straße“ für die Straße B, die wie die Österreicher von 1813 von Südwesten heraufkommt, und endlich „Deutsche Straße“ für die Straße zum Denkmal, das die Wiedererstarkung des Deutschtums in seinen ernsten Formen machtvoll zum Ausdruck bringt.

Der letztere Name ist kurz, sinnig und zweifellos deutsch, er hat auch den Vorzug, daß er einzigartig ist, es ist dem Verfasser wenigstens nicht gelungen, in vielen Adreßbüchern eine „Deutsche Straße“ zu finden. Bekannt ist aber die „Französische Straße“ in Berlin.

Die Vorschläge für die übrigen Straßennamen sind nach dem Grundsatz erfolgt, daß die großen Straßen an das Allgemeine und Umfassende, die kleinen an das Besondere der Völkerschlacht erinnern sollen.

EIN NACHWORT ZUM ERSTEN INTERNATIONALEN STÄDTEKONGRESS IN GENT 1913.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Von der kühn schwebenden Kuppel der Jahrhunderthalle, von der weit sich dehnenden Pergola vor der Saalbauterrasse, von der leicht zu überblickenden Gesamtanlage der Breslauer Ausstellung nach Gent gekommen, hatte man zunächst den Eindruck einer gewissen Enttäuschung. Zwar war die Aufteilung des Ausstellungsgeländes mit dem Ehren-

hofe und der Straße der Nationen von fürstlichem Abglanze, — der Haupteingang paßte aber nicht auf die Stadt, so daß die Übersicht schwer war, wenn man, was einem leicht begegnen konnte, vom verkehrten Ende in die Ausstellung kam; zwar war die Architektur in der Gruppierung der Massen, in der Führung der Umrißlinien von lebendigem Rhythmus — die Fassaden erstickten aber fast unter dem Überschwang an Ornamenten und allegorischen Figuren billiger Ausstellungskunst, die wir schon überwunden glaubten. Zwar war die ganze Aufmachung, insbesondere bei abendlicher Beleuchtung, von festlicher Eleganz — französischer Firnis suchte aber hier noch mehr als in der alten flämischen Hauptstadt selbst über den Charakter der überwiegend niederdeutschen Bevölkerung hinwegzutäuschen — es fehlte der vaterländische Grundton. Die Geschlossenheit der auf ein einheitliches Ziel — in Erinnerung an die Erhebung des Volkes gegen seine Bedrücker vom Jahre 1813 — gerichteten Ausstellung in Breslau fand in der Zerfahrenheit der Genter Allerweltsausstellung mit dem üblichen internationalen Vergnügungstrubel ihr Gegenstück.

Der Vergleich hinkt natürlich — die eine war eben eine einem bestimmten Zwecke dienende Provinzialausstellung, die andere eine Weltausstellung, wennschon die Welt hauptsächlich aus Belgien und Frankreich, dann aus einer sehr viel kleineren englischen und auch deutschen Abteilung bestand. Es ist nur ein Vergleich der Stimmungen, die beide auslösten.

Der sogenannte und als solcher auch durch einen an französische Vorbilder anklingenden Pavillonbau gekennzeichnete Haupteingang lag jenseits der die Stadt im Südwesten berührenden neuen Eisenbahnlinie Brüssel—Ostende, an der erst wenig angebauten Chaussée de Courtrai in der Querachse der Ausstellung, die ihre Längsachse unter der Eisenbahn hindurch nordöstlich bis in den auf der früheren Zitadelle angelegten Stadtpark erstreckte; hier waren für die meisten Besucher mehrere Eingänge zur Auswahl geboten. Man hätte an einer dieser Stellen wohl den Haupteingang erwarten dürfen. Kam man nun zu einem der Nebeneingänge herein, so stand man ratlos über den einzuschlagenden Weg. Man irrte an dem Festsaalbau entlang, dem große, doch verstecke und darum wenig besuchte Terrassen vorgelagert waren, ebenfalls ohne einen Überblick zu gewähren — die Hauptachse war verbaut, den Wegweiser gab die Ausstellungs-Miniaturbahn ab. Offenbar hat die an sich löbliche Absicht, den Stadtpark möglichst zu schonen, zu dieser Anordnung geführt.

Am Ende des die Straße der Nationen bildenden langen Darmes lag die Deutsche Abteilung, wie bekannt das Werk einer freien Vereinigung, da das Deutsche Reich die Beteiligung abgelehnt hatte. Der Mangel einer amtlichen Vertretung machte sich auch auf dem zahlreich besuchten und von allen größeren Staaten, von Frankreich und England besonders stark, doch auch von Rußland und Österreich, ferner von Italien, Spanien, den Niederlanden, Schweden, Dänemark, Rumänien usw., von Chile, Argentinien, Ekuador, Mexiko beschickten Städtekongreß mit seinen Festen fühlbar. Die Verhandlungssprache war fast ausschließlich die französische, zu der sich sogar einige Engländer zwangen. Mancher der angekündigten Vorträge wurde übrigens nicht gehalten; es ist bei solchen Gelegenheiten schon fast zur Unsitte geworden, daß bekannte Namen als Redner angemeldet werden, die nachher nicht erscheinen. Um so reichlicher sind die gedruckten Berichte ausgefallen, der Zahl wie dem Umfange der einzelnen nach, die meisten (rd. 12) natürlich aus Belgien, u. a. von dem auch deutschen Fachgenossen wohlbekannten Ch. Buls, Altbürgermeister von Brüssel, dem Architekten Jules Brunfaut, Vorstand der Kunstschule an der Königl. Akademie zu Brüssel, dem Oberingenieur der Brücken und Straßen Paul de Heem in Antwerpen, den Stadtingenieur Soenen in Gent u. a. m. Aus Frankreich und England in ziemlich gleicher Zahl (etwa je 6), darunter Berichte der Architekten A. Augustin Rey in Paris, H. V. Lanchester und L. Raymund Unwin in London; die beiden letztgenannten waren auch als Vertreter der Königl. Akademie britischer Architekten neben Professor Patrick Geddes aus Edinburgh auf dem Kongresse erschienen. Aus dem Deutschen Reiche nur 2 (von Professor Dr. Conventz und Dr.-Ing. Stübben), aus Chile schließlich 1 (von Mackenna, der sich auch als Redner verdient machte).

Diese Berichte sind jetzt in einem stattlichen Bande erschienen (Brüssel, Union internationale des villes, 3 bis, Rue de la Régence) mit einer Anzahl von Bildtafeln ausgestattet, die u. a. einen Vorschlag zur Verlegung des Nord-Bahnhofes und Gewinnung eines neuen Opernhausplatzes in Brüssel von Architekt A. Engels, ein Vogelschaubild des Entwurfes zu einem Internationalen Weltzentrum von Christian Andersen und Architekt Ernst Hébrard in Paris, mitgeteilt von Paul Otlet, einen Plan zur Durchbrechung der schachbrettartigen Stadtmitte von Santiago de Chile mit diagonalem Straßendurchbruch von M. Mackenna usw. darstellen.

Außerdem waren den Teilnehmern des Kongresses folgende Drucksachen gewidmet:

L'évolution d'une grande ville von Dr. Maurice Heins, Abteilungsvorstand der Stadtverwaltung von Gent, gibt eine Entstehungsgeschichte der Stadt Gent mit Abbildungen, die einer älteren Arbeit „Kurze Geschichte der Stadt Gent und ihrer Einrichtungen von 1904“ entnommen sind;

Notice sur les grands travaux de Schaerbeck von Franz Fischer, Beigeordnetem der öffentlichen Arbeiten, dazu

Rapport sur les taxes de plus value et l'expropriation par zône von Charles Fortin, Stadtsekretär, Brüssel, Druckerei von Ferdinand Denis, 1913.

Der Kongreß hat in zwei Abteilungen verhandelt, in der ersten über den Ausbau der Städte. Der Generalsekretär dieser Abteilung, Herr Paul Saintenoy, Architekt Sr. Majestät des Königs, Professor an der Königl. Akademie der Künste in Brüssel, faßte das Ergebnis der Arbeiten in der Schlußsitzung des Kongresses folgendermaßen zusammen: „Der Kongreß äußert sich dahin, daß die öffentlichen Behörden in Zukunft bei ihren Arbeiten zur Aufschließung neuer Stadtviertel den Charakter der örtlichen Bauweise beachten und seine Festhaltung fördern mögen.“ Die Abteilung genehmigt den Ausspruch des sehr beredten Herrn August Rey, Gouvernementsarchitekten in Paris: „Die Sonne ist das oberste Gesetz für die Gesundheitspflege und die Schönheit.“ (Ist der Gedanke auch nicht neu, so war es doch ein Genuß zu hören, wie Herr Rey seine Ausführungen selbst zum Kunstwerk gestaltete.)

Der Kongreß empfiehlt den öffentlichen Verwaltungen die Aufstellung unterschiedlicher Bauordnungen gemäß den Bebauungsplänen mit Unterscheidung sowohl nach den zu schaffenden Blöcken und Straßen, als auch nach der Art der Bebauung. (Nach dem Antrage des Berichterstatters Stübben.)

Nimmt man noch hinzu, daß der Brüsseler Architekt Brunfaut, Vorsteher der Kunstschule an der Königl. Akademie, die Verhandlungen mit einem Berichte über die Notwendigkeit und die Art eingeleitet hatte, daß und wie die Städtebaukunst auf Akademien und technischen Schulen gelehrt werden solle, so kommt man zu dem Schlusse, daß die Ausbeute der Verhandlungen keine allzu reichliche gewesen ist; reichlicher wird sie aber auf internationaler Kongressen auch kaum jemals ausfallen. Der Hauptzweck dieser Veranstaltungen wird immer mehr die Pflege persönlicher Beziehungen, die Aussprache über die Fragen allgemeiner Natur bleiben. Das Hauptergebnis ist deshalb auch die auf Grund eines Berichtes des Rechtsanwaltes Vinck, Stadtrats und Senators in Brüssel, erfolgte Begründung eines internationalen Rates, der weitere Kongresse vorbereiten und den gegenseitigen Austausch von Erfahrungen vermitteln soll.

Der Schwerpunkt des Kongresses hat aber woanders, nämlich in der im Deutschen Hause untergebrachten Städtebau-Ausstellung gelegen, die in ihrem besten Teile geschichtlicher Art war. Zahlreiche Pläne antiker Städte: der ältesten aus Ägypten und Indien, von Babylon und Ninive — dann von Jerusalem, Athen, Priene, Olympia und Ephesus, vom alten Rom und von Konstantinopel waren beigebracht, um daran Darstellungen über die Römer als Erbauer von Städten und Gründer von Kolonien zu knüpfen; zahlreicher noch Pläne mittelalterlicher Städte und deren Elemente, wie die Burg, die Kathedrale, das Schloß und die Abtei als Ausdruck der Ideale jener Zeit in der Kunst und Religion (Brügge, Nürnberg, Straßburg usw.); am zahlreichsten aber Pläne aus der Renaissance, namentlich von Florenz, Rom, Bologna usw. und nordischer Städte, einerseits als symbolische Festungen des Katholizismus und des Protestantismus, andererseits als Residenzen fürstlicher Macht mit Palästen und Parkanlagen sowie Stätten der Kultur mit Gelehrtenschulen und Bibliotheken; von besonderem Reize war auch die Darstellungsart dieser Pläne.

Daran schlossen sich, allerdings schon weniger systematisch, weil lückenhafter, die Industriestädte der neueren Zeit mit ihren Hafenanlagen, Eisenbahnhöfen, Fabriken und Speichern, wie Liverpool, Birmingham, und endlich die Großstädte, von denen besonders die schon auf der Städtebau-Ausstellung in Berlin 1910 bewunderten Darstellungen der Entwicklung von Paris am meisten in die Augen stachen.

Außerdem waren die von Paris und Versailles beeinflußten Pläne von Nancy und Karlsruhe, Wien und Berlin vertreten, ferner eine große Zahl von amerikanischen Städten (Washington, New York, Chicago, Philadelphia, Ronacke, Mexiko, Buenos Aires) und einige australische Städte (Adelaide, Melbourne, New Guaaquil). Aufgefallen sind ferner von fremdländischen Städten noch die Pläne von London, und zwar auch der Plan, den Christopher Wren nach dem großen Brande aufgestellt hat, von Oxford des James Ryman — insbesondere auch ein Teilplan eines Baublockes von James Craig aus dem Jahre 1768 mit schmalen Innenstraßen, von Edinburgh mit der Prince's Street, weiter von Dünkirchen und belgischen Städten, wie Antwerpen, Ypern, Lierre und Lüttich, insbesondere auch von Brüssel mit seinen 10 Vorstädten (von 10 bis 90000 Einwohnern) von Gent selbst natürlich, von Luxemburg, dann von Madrid, Mailand, Turin, Khartum, Heliopolis, Laskhor usw. Zum Schlusse mögen die deutschen Städte genannt sein, Koblenz mit Ehrenbreitstein, Plankarte vom Oberfeuerwerker Ludwig Boccard, Mannheim, veröffentlicht 1800, Krefeld, Erweiterungsplan des Regierungs- und Baurats von Vagedes von 1819, Düsseldorf, Köln, Barmen, Dresden, Erlangen, München und als österreichische Stadt Prag. Selbstverständlich fehlten nicht die Pläne von Gartenstädten in einer vorzüglichen englischen Abteilung (Letchworth, Bourneville, Port Sunlight, dazu Hellerau), von Industriedörfern und Gartenvorstädten (Hampstead).

Es war sehr zu beklagen, daß es außer einer allgemeinen Übersicht (ein Beitrag des Generalsekretärs des Städtebau-Kongresses) in französischer und einer kurz zusammengefaßten Beschreibung von Patrick Geddes (Universitätsdruckerei in Liverpool) in englischer Sprache keinen eigentlichen Katalog dieser Sonderausstellung gab, wie es denn überhaupt die ganze Weltausstellung zu keinem Katalog gebracht hat.

An diese Ausstellung schloß sich dann noch eine sehr lehrreiche Wanderausstellung des Deutschen Museums für Kunst im Handel und Gewerbe zu Hagen an mit folgenden Abteilungen:

1. Bewältigung und Ausnutzung von Bodenerhebungen (Erfurt, Dom — Rothenburg, Straßengabelung — Limburg a. d. Lahn — Würzburg, Residenz — Potsdam, Orangerie).
2. Betonung von Gebäuden durch die Umrißlinie (Köln, St. Aposteln — Dresden, Frauenkirche — Thorn, Rathaus — Arnstadt, Kirche — Danzig, desgleichen — Freiburg i. Br., Münster).
3. Betonung von Gebäuden durch die Lage (Breslau, Kreuzkirche — Braunschweig, Jakobikirche und Altstädtisches Rathaus — Bamberg, Rathaus — Prag, Brückentorturm — Münster, Rathaus).
4. Bewältigung und Ausnutzung des Wassers im Stadtbilde (Breslau, am Sande — Danzig, an der Mottlau — Venedig, Canale grande — Marienburg, Schloß — Limburg, Dom).

Dazu kam eine systematische Darstellung der Entwicklung des künstlerischen Sehens im Städtebau von Karl Ernst Osthaus in Hagen, der auch darüber auf dem Städtebau-Kongresse einen Vortrag mit Lichtbildern gehalten hat, allerdings unter erschwerenden Umständen, wie nebenbei bemerkt sein möge, unter denen auch der Vortrag von Stübben über den Bebauungsplan von Rom zu leiden hatte. Der Vortrag ist von der „Frankfurter Zeitung" veröffentlicht worden und war nach folgendem Programm gegliedert:

1. Flächen sehen verlangt Axialität — Ägypten.
2. Körper sehen verlangt Eckstellung — Griechenland.
3. Raum sehen verlangt Axialität, Mächtigkeit — Rom, Orient.
4. Körper sehen verlangt Eckstellung und Auflösung der Flächen — Mittelalter.
5. Raumbildung im Blockinnern, in der Straße, durch Straßenabschlüsse.
6. Zweckformen des Städtebaues durch Straßenteilung, bei Platzanlagen des Mittelalters, in Spanien (Alhambra) und Italien.
7. Höfe und Gärten der Renaissance.
8. Grünanlagen.
9. Das Barock als Durchdringung romanischer Raumkunst mit germanischem Körpersehen.
10. Die Axe als Prinzip der Raumverbindung.
11. Moderne Entwürfe.

Diese Sonderausstellungen waren also sehr reichhaltig und hätten wohl verdient, auch von unseren Landsleuten mehr besucht zu werden, als tatsächlich zu bemerken war. Man konnte mit dem Bewußtsein von Gent scheiden, vielerlei nicht nur gesehen, sondern auch gelernt zu haben. Den schönsten Ausstellungsgegenstand bot ja die Stadt selbst mit ihrer wunderbaren Stadtmitte, die jetzt auch den Anforderungen der neuen Zeit mit einem Durchbruch ein Opfer bringen soll. Ein großes Modell, das von dem inzwischen verstorbenen Minister Smidt de Nayer dem Kongresse erläutert wurde, legte Zeugnis davon ab, daß dies mit voller Rücksicht auf die erhaltenswerte Schönheit geplant ist. Außer dieser Stadtmitte mit dem prachtvollen Beffroi des Rathauses hat Gent viele schöne Plätze und Plätzchen aus älterer Zeit, gotische und renaissancistische auf gotischer Grundlage, prächtige alte gut wiederhergestellte Häuser — durchweg Einfamilienhäuser, reizvolle Höfe, wie den der kleinen Beguinage mit seitwärts gestellter Kirche und den Beguinenwohnungen am Innenrande des Hofes herum, aus späterer Zeit einen von Pappeln umstandenen idealen Exerzierplatz — Pleine de St. Pierre — mit der zugleich als Schauterrasse dienenden, daran vorbeiführenden Verkehrsstraße.

Diese Platz- und Straßenbilder boten entzückende Hintergründe für den großen historischen Festzug „Ommeganck", den die Teilnehmer des Städtebau-Kongresses am Eröffnungstage vergönnt war zu schauen — ein Stück Alt-Flandern in glanzvollem Reichtume und verblüffender Echtheit hatte die Hauptbrüderschaft der Fechter vom heiligen Michael, der die besten Familien der Stadt angehören, zur 300jährigen Feier ihres Bestehens (1613—1913) wiedererstehen lassen.

Ein Album mit 31 Federzeichnungen von Armand A. Heins, Kunstmaler, der auch die Entwürfe für die Kleidungsstücke und Festwagen des Zuges gefertigt hat hält die Erinnerung an diesen Tag fest. (Reproduktion des Hauses Malvaux in Brüssel. Eigentum der Brüderschaft zum heiligen Michael.) Daran schloß sich in der Festhalle der Weltausstellung ein Karussel-Reiterfest. Der Zug war folgendermaßen gegliedert:

1. Gruppe des Zuges: Die Zünfte mit dem Wagen des flandrischen Löwen der Stadt Gent — Musik der Bürgerwache.
2. Gruppe: Hauptbrüderschaft der Fechter zum heiligen Michael, mit Musik und Wagen des heiligen Michael — männliche und weibliche Mitglieder der Brüderschaft zu Pferde mit dem Könige — Karosse des heiligen Michael.
3. Gruppe: Stadt Gent. Musik zu Pferde, Wappen der Stadt, junge Mädchen, Karosse der échevins des Parchons — Karosse der échevins de la Keure.
4. Gruppe: Les archiducs: Herolde, Pagen, Hofdamen und Herren zu Pferde — les archiducs Albert und Isabella von Österreich unter Thronhimmel, Hofkarossen und Pferdesänfte, Hofkapelle.
5. Gruppe der anderen Hauptbrüderschaften: des arbalétriers de St-Georges — des archers de Gand St. Sébastien — la gilde souveraine des arquebusiers de St-Antoine, mit Bannern, Reitern und Fußvolk.
6. Gruppe: Les chambres de rhétorique „la Fontaine", Bürgergarde.

Schade nur, daß auch dieses Programm ebenso wie das Kommando im Karussel lediglich französisch war, obwohl „Ommeganck" und die in Klammern gesetzte Erläuterung einer Stelle des französischen Textes „spel nae het coninckshap" auf flämisch-deutschen Ursprung der Veranstaltung schließen lassen. Das paßte wohl nicht ganz in den Rahmen des Jahres 1619.

PLATZRUHE.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

Mit dem Kennwort „Ruhe" hatte in der Großen Berliner Kunstausstellung von 1912 (No. 792) der Architekt Albert Froehlich einen Entwurf für das Rathaus in Mühlheim a. d. Ruhr ausgestellt. Und in der Tat gebührt dieser Leistung auch dieses Kennwort. Es sagt uns, daß nach diesem Entwurf wirklich ein städtischer Platz zustande kommen soll, der durch seine Anlage und durch die Architektur seiner „Wände" dem Stadtbild die angedeutete Eigenschaft geben kann. Noch drei andere Entwürfe ähnlicher Art zum selben Rathaus waren in jener Ausstellung vorhanden: zwei von Wilhelm Brurein (No. 770 und 771), einer von Bruno Taut und Franz Hoffmann (No. 812). Und dabei ist gerade der Entwurf von Froehlich wohl noch der sozusagen lebhaftest bewegte.

Es lohnt sich wirklich, mit dem Grundmotiv der Ruhe wieder einmal die uns bekannten schwierigen Aufgaben des Städtebaues durchzugehen, auch wenn dabei nicht wesentlich mehr zutage kommt, als was die Vorkämpfer auf diesem Gebiete schon in den Anfängen seiner Reformgeschichte gewußt und ausgesprochen haben.

Neben jenen Entwürfen waren in der „Grobeka" von 1912 noch andere Architekturen ausgestellt, die zu verwandten oder vielleicht entgegengesetzten Betrachtungen Anlaß geben. Man muß nicht gerade ein besonderer Verächter moderner Fortschritte sein, um manche Architektur von heute mit einem Eindruck aufzunehmen, der nahezu der eines Gefängnisses ist. Auch Warenhausbauten nähern sich diesem Eindruck. Damit würde nun allerdings einiges für die städtebaulichen Wünsche nach Ruhe getan sein. Aber wer nach dieser ruft, verlangt gewiß nicht die Ruhe des Gefängnisses oder die des Kirchhofes. Es fragt sich auch, ob er seine Wünsche überhaupt am ehesten befriedigt fühlt in den harten, steifen, oblong aufgespreizten Formen mancher modernen Architektur, die ein Gegenstück bilden zu manchem steifen Stuhl von ehedem, in welchem man höchstens repräsentieren, nicht aber bequem sitzen konnte.

Wer sich gerne mit Motiven der Umwelt und der Völkerseelenkunde abgibt, wird vielleicht in jenen Formen ganz einfach den Geist wiederzufinden glauben, von dem Heinrich Heine in seinem „Deutschland, ein Wintermärchen" (Caput III) die bekannten Verse singt:

Noch immer das hölzern pedantische Volk,
Noch immer ein rechter Winkel
In jeder Bewegung, und im Gesicht
Der eingefrorene Dünkel.

Sie stelzen noch immer so steif herum,
So kerzengerade geschniegelt,
Als hätten sie verschluckt den Stock,
Womit man sie einst geprügelt.

Also eine andere Ruhe tut not als eine solche — mehr die Ruhe der Rast als die Ruhe des Stillstandes, die gesunde, nicht die ungesunde Ruhe. Unsere sogenannten Nerven sind vom modernen Leben aufgepeitscht; die städtische Bebauung sollte sie nicht noch mehr mißhandeln. Deshalb brauchen unsere Plätze solche Anlageformen, wie sie schon längst von Kennern empfohlen worden sind. Also vor allem nicht die Durchschneidungen der Platzflächen durch die Verkehrslinien und nicht die unnötigen Kreuzungen derer! Man sehe doch wieder einmal den neuen Fehrbelliner Platz in Berlin-Wilmersdorf! Er ist von vornherein ein Durchgangsplatz, kein Ruheplatz; aber statt Wagenlinien und Fußgängerlinien wenigstens gerade weiter zu führen, mußten just beide in einem weiten Bogen herumgeführt werden, so daß scheinbar der Städtebau gerettet, tatsächlich aber nur Kraftvergeudungen, Erschütterungen und schließlich doch eine Unmenge von Kreuzungen — besonders für das Mittelrund — erreicht sind.

Wir brauchen eine Bebauung des städtischen Geländes, die eine gute Durchlüftung verbürgt, doch den Sturmwind bricht. Das wurde schon tausendmal gesagt; aber die Dinge liegen noch fast immer so, als hätte das bisher niemand gesagt. Und hier handelt es sich nicht etwa um kostbare Aufwendungen oder um ganz besonders schwierige Gedanken, sondern nur um eine Befreiung von den ganz offen liegenden Bebauungsformen, in denen eben die Notwendigkeit steckt, daß die Unruhe und Unrast durch uns hindurchsausen.

Wir brauchen auf dem öffentlichen Stadtboden noch weit mehr Bänke und sonstige Sitzgelegenheiten als bisher. Wo solche angebracht sind, und namentlich wo etwas mehr Schönheit auf sie gewendet ist, dort erfreut man sich ihrer; und Trinkhallen können da sogar noch ein gutes Geschäft machen. Wo jene Ruheplätzchen fehlen, dort vermißt sie allerdings nicht jedermann; aber das ist eben das Eigentümliche, daß wir solche Mängel, die uns wirklich schaden, auch nicht empfindlicher fühlen, als man vor einigen Jahrhunderten den Mangel desjenigen Komfortes gefühlt hat, der uns heute als selbstverständlich gilt.

Das Mittelalter hatte in seinen Innenräumen nur erst höchst dürftige Sitzgelegenheiten — wenigstens im Verhältnis zu der reichhaltigen Naturgeschichte von Stühlen und Sesseln, Sofas und Diwans usw., die namentlich seit dem 17. Jahrhundert entstanden sind. Vielleicht wird eine ferne Zukunft zu den Besonderheiten unserer Zeit gerade das Fehlen öffentlicher Sitzgelegenheiten rechnen, wird vielleicht auch lächeln über die paar Anläufe dazu. Der richtige Gärtner klagt schon längst über die alten „Naturbänke", auf die sich niemand setzen kann, und über die neuen Kunstbänke, deren weiße Farbe und harte Linien mindestens nicht zum Grün der Pflanzen und zu den Pflanzenformen passen. Aber wenigstens zu dieser Sorte gehören meistens die paar vereinzelten Sitzgelegenheiten, die man auf den öffentlichen Flächen der Stadt findet. Wieviel an ihnen fehlt, zeigen auch die bekannten Klagen über zu wenig und zu unschöne Bänke im Berliner Tiergarten, der bisher wenigstens von allzu scharfer „Bänkesezession" verschont geblieben zu sein, aber jedenfalls hinter den großen Parks von Paris und London zurückzustehen scheint.

Zu den öffentlichen Stadtflächen kann man wohl auch Sammlungen, Ausstellungen u. dgl. rechnen. Auch hier fehlt es an Sitzgelegenheiten in genügender Zahl und Art; gerade hier hat man mit Müdigkeiten zu rechnen, wie sie anderswo nicht sobald eintreten; und gerade hier können gut gebaute und möglichst abwechselungsreiche Sitzmöbelformen zu der aufmerksamen und hingebenden, sinnenden und sinnigen Stimmung beitragen, die nun einmal für den Besuch derartiger Veranstaltungen wenigstens zum großen Teile not tut.

Wie nun Mensch und Wagen, Wind und Wetter durch die Straßen hasten, so hasten auch die Schallwellen durch sie. Es ist in letzter Zeit viel gerufen worden nach öffentlicher Musik auf städtischen Plätzen. Dazu gehören vor allem gut akustische Plätze. Aber man scheint bisher die Akustik nur als ein Problem des Innenraumes, nicht auch als eines des Außenraumes betrachtet zu haben. Der Berliner Lustgarten beispielsweise, auf dem regelmäßige Militärmusiken gespielt werden, taugt dazu wenig; eine oder die andere akustische Merkwürdigkeit, die man da etwa vom nahen Domgebäude her bemerken kann, ist kein Ersatz dafür. Solche Plätze nun, auf denen man einer Musik nicht nur in stillem Schlendern, sondern auch mit guter akustischer Geschlossenheit zuhören kann, gibt es in den modernen Städten nur mehr ganz wenige, und neue werden kaum jemals so angelegt, obwohl der Vorteil für Nutzen und Gemütlichkeit des städtischen Lebens sich sehr bald zeigen könnte. Inzwischen nimmt ja die Beschäftigung mit der Akustik einen neuen Aufschwung. Ob die einschlägige Dresdener Ausstellung von 1912 auch bis zu dem eben erwähnten Thema gelangt ist, ist uns nicht bekannt geworden. Möglich, daß die ungünstigen Erfahrungen mit der Akustik von Innenräumen bei den Aufführungen von Gustav Mahler's 8. Symphonie (der „Symphonie der Tausend") auch die raumakustische Fürsorge neu beleben werden.

Es ist fast, als wollte man auch im Städtebau nach allen Seiten Rekorde erreichen und dadurch natürlich die Unruhe und Unrast erst recht steigern. Ein Gebäude übertrumpft das andere, ein Profit den anderen, ja fast schon ein „Hypothekenkirchhof" den anderen. Man überschreit sich, wie man sich in den Sezessionen mit dem „Plakatismus" u. dgl. überschreit. Man darf doch wohl mit Anerkennung die kennzeichnenden Worte von Willy Pastor anführen („Unterhaltungsbeilage der Täglichen Rundschau" vom 22. April 1912, 32. Jahrgang No. 94): „In Wahrheit ist es eine Zuchtwahl der Flüchtigkeit, vermittelst derer die Unrast unserer Weltstadtstraßen Eingang findet in die Ausstellungen und schließlich selbst in unser Heim".

Zugleich aber wirkt das entgegengesetzte Extrem: die Ängstlichkeit, nur ja gewisse fürsorglich festgelegte Grenzen nicht zu überschreiten. In den letzten Zeiten gab's manchen harten Kampf zwischen (um sehr kurz zu sprechen) Kennerschaft und Polizei. Die Kennerschaft will etwa für die Hausverwalter anständig angelegte und hergerichtete Kellerwohnungen hergestellt wissen, will auch sonst, namentlich für das Geschäftsleben, Keller- und Dachräume wenig-

stens zum Teil ausnutzen oder will unter Umständen die Fünfzahl der Geschosse erhöhen. Was für Kämpfe dies mit den Baubehörden ergibt, weiß beinahe jeder Zeitungsleser; beispielsweise wurden diese Dinge vor einiger Zeit durch einen aufschlußreichen Aufsatz der „Vossischen Zeitung“ (No. 248 vom 16. Mai 1912, 5. Beilage): „Citybildung in Berlin“, gut beleuchtet. (Die „Werkstatt der Kunst“ hat in ihrem XI. Jahrgang die Angelegenheit des „fünften Stockes“ mehrfach behandelt und druckt in Heft 34, S. 466 die fürsprechende Eingabe der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin an den Polizeipräsidenten ab.)

Bei dieser Gelegenheit sei auch eines Bündels von Besprechungen und Anregungen gedacht, das unter dem Titel „Im unpraktischen Zeitalter“ Willy Rath in der Zeitschrift „Daheim“ gebracht hat (XXXXVIII/33 vom 18. Mai 1912). Mehreres davon ist vom städtebaulichen Standpunkte beachtenswert. So kommt der Verfasser der oft erhobenen Forderung einer „Dreischichtung des städtischen Verkehres“ entgegen durch das Verlangen nach Fußgängerbrücken und Straßenunterführungen. Neu ist, soweit ich im Augenblick beurteilen kann, der Vorschlag einer systematisch wechselnden Verengerung und Verbreiterung des Fahrdammes, zumal für ein bequemeres Überschreiten der Straße und Warten an den Haltestellen der Straßenbahn, so daß sich eine Schlangenlinie des Bürgersteigrandes ergeben würde, an Stelle der auch diesen bezwingenden „Begradigung“.

Auch Zeitungsleser fangen an, sich mit solchen Dingen in einem Blatte selbst zu beschäftigen und teils die Unrast des städtischen Lebens zu merken, teils aber auch wieder mit neuer Unrast zu kommen. Sonderforscher mögen etwa Erörterungen nachlesen, wie sie z. B. in der „Neuen Freien Presse“ am 20. und 29. Dezember 1911 über Gassen und Straßen in Wien geführt worden sind. Man klagte dort über Mängel in der Verzeichnung der Straßennamen und Hausnummern, was allerdings auch für andere Städte ein nicht eben gleichgültiges Kapitel, und zwar ebenfalls eines aus dem großen Romane der städtischen Unrast bildet. Sodann auch die merkwürdigen Tatsachen und Beschwerden in der Unterscheidung von „Straßen“ und „Gassen“! Sozusagen alles will heute Straße sein; Gasse zu sein, schämt man sich. Und wo die Unterscheidung in der Hauptsache noch besteht, wo aber vielleicht in diesem oder jenem vereinzelten Falle die „Gasse“ nicht mehr ganz genau stimmt, dort ist auch rasch der Ruf nach Aufrückung des unglücklichen Stadtelementes da. Von dem fortwährend geschehenden und noch häufiger verlangten Umtaufen der Straßen und der Plätze unserer Städte, das in unser psychisches Vergesellschaftungsgewebe immer wieder von neuem Unruhe hineinbringt, sei diesmal lieber gar nicht gesprochen!

Und wie wir schon gesehen und gehört haben: Außenraum und Innenraum leiden in ähnlicher Weise. Es ist, als ob dort wie hier gewisse Vorschriften den Menschen nicht zur Ruhe kommen ließen, als ob man nach irgendeiner Richtung doch immer versklavt sein müßte. „Du darfst dich nicht frei bewegen“, sagt man; d. h. man sagt es dadurch, daß man dem Menschen die Außenwände und die Innenwände möglichst regelrecht und inhaltlos gestaltet. Weh dem Tapezierer, der nicht zu den glatten, faltenlosen, schmalen Gardinen schwört! Der sich überhaupt noch mit Tapeten und Teppichen muckst, statt bloß mit Bespannung und Belag! Die Kunst darf kaum mehr etwas wagen, keinen Teppich, kein Ornament, am wenigsten ein Reliefornament. Eine totkalte Gemütlosigkeit zieht ein als eine neue „Ruhe des Kirchhofs“, und jedenfalls als ein der Gesundheitspflege widersprechender Faktor.

Wo immer im Deutschen Reich noch eine nähere Teilnahme für städtisches Wohl besteht, dort leidet man mit unter den Geschehnissen auf dem Wiener Michaelerplatz mit dem ornamentlosen Hause von Adolf Loos, das jetzt durch Blumenschmuck u. dgl. notdürftig der Umgebung angepaßt werden soll. Man glaubt vielleicht, das „Los vom Ornament“ bringe Ruhe, „männliche Festigkeit“, oder wie das eben heißt, in das Stadtbild, während doch auf die Dauer nicht bald etwas mehr ermüden macht als Anspannung um geringer Motive willen.

Damit verbindet sich nun auch ein Zug der modernen Gesundheitspraxis zur Übertreibung, die ebenfalls manchmal pfennigweise und pfundtöricht Bazillen seiht und Nashörner verschluckt. Es gibt nicht bald etwas Ungesunderes, vor allem Unruhigeres als das wahnwitzige Losarbeiten auf peinlichste Reinmacherei allüberall, auf fortwährende Lüftung, auf Umbildung eines großen Teiles der menschlichen Gewohnheiten zum Fanatismus der Salben und Wässer, und was das alles ist.

So haben wir auch im Städtebau oder im Städtewesen überhaupt gewaltige Anstrengungen unserer Gesundheitsämter und sehen doch die grundlegensten Dinge versäumt. Beispielsweise kann man jegliche Verkehrskreuzung auf großstädtischen Flächen als eine Lebensgefahr betrachten. — Gehen wir aber einmal scheinbar etwas weit ab!

Wenn wir an unseren Häusern in dummer Weise überflüssige und raumverzehrende Säulen oder Karyatiden oder dgl. angebracht sehen, so beschweren wir uns über das Unpraktische und Häßliche, das damit in das Stadtbild hineinkommt. Wenn ich aber auf der Straße bei den Vorübergehenden (einschließlich der spielenden Kinder) zahlreiche verkrümmte Gliedmaßen, unnatürlich enge Kleider und ganz besonders hohe, lächerlich schmale Schuhabsätze an weiblichen Füßen sehe, dann ist mir auch das eine technische und ästhetische Störung des Straßenbildes. Man soll und darf niemanden zwingen; aber manchmal ist es einem wirklich zumute, als müßte man die Leute auf der Straße einfangen und sie in eine hygienische oder orthopädische Anstalt hineinstecken, wo ihnen vor allem einmal der gar zu krasse Unsinn vom Leibe gerissen wird.

Aber die Sache geht doch auch im Ernst weiter. Das Städtewesen bedarf noch eines weit größeren Ausbaues der poliklinischen Hilfe. Namentlich auf orthopädischem und dentistischem Gebiet wird noch überaus viel zu tun sein. Wie viele Hunderttausende und selbst Millionen laufen geradezu als Krüppel herum; und kaum einer von uns, dem es nicht irgendwie an der Geradheit aller seiner Gliedmaßen und namentlich an der Vollzahl und Vollkommenheit seiner Zähne fehlt! Staat und Stadt könnten durch eine so weit ausgedehnte Volkspflege Millionengeschäfte machen.

Eine solche Vermehrung öffentlicher Einrichtungen würde nun auch wiederum Gelegenheit zu sonderlich städtebaulichen Verdiensten geben. Das Pavillonsystem, das in den Krankenhausbau eingezogen ist, das den Museenbau belebt u. dgl. m., ist von Haus aus verwandt mit der Gartenpflege. Jedenfalls würde man in Gärten, die unter der Nähe eines Krankenhauses leiden, immer noch lieber lustwandeln, wenn man dafür die durchschnittliche Gesundheit und Schönheit der Stadtbevölkerung auf einer

höheren Stufe sähe. Man würde sich neuer Gelegenheiten zur Stimmung von Ruhe und Rast im städtischen Leben freuen.

Man kann überhaupt bald einsehen, daß Ruhe, Friedlichkeit und Friede gesundheitlicher sind als so manche gesundheitlichen Spitzfindigkeiten. Am ehesten aber scheint es uns möglich, dazu zu gelangen, wenn der Städtebau, wie seine Verfechter es längst verkündet haben, die technischen und die ästhetischen Forschungen möglichst in eine Einheit zusammenfaßt. Nichts schädlicher als das bare Nützlichkeitsstreben, das den Menschen nicht befreit, sondern ihm Sklaverei über Sklaverei aufhalst, während ihn gerade ein harmonisches Zusammenstimmen am allerehesten frei sein läßt.

DAS VERHÄLTNIS DER ARCHITEKTUR ZUR NATUR IN AMERIKA.

Von Dr. HEINRICH PUDOR, Leipzig.

Es ist etwa zwanzig Jahre her, seit in Amerika die Architektur als schwierige Aufgabe in Erscheinung trat und die Entwicklung einer architektonischen Kunst in den Vereinigten Staaten ihren Anfang nahm. Bemerkenswert ist dabei, daß in Amerika von Anfang an mehr als auf dem europäischen Festland das Vorbild der Natur, das gerade von den Architekten oft genug außer acht gelassen, oder gar ausdrücklich nicht anerkannt wird, wirksam war. Das Vorbild der Natur nicht nur, soweit die Formen des Gebirges in betracht kommen, sondern im allgemeinen den Rhythmus und die Verhältnisse, die Schönheit in Linie und Form, weiter die Eingebung und Beeinflussung anlangend, dann den Sinn für das Organische, das Verhältnis zwischen Form und Zwecktätigkeit, das konstruktiv so wichtig ist, und die Differenzierungen der Form, deren sich die Individualität bedient.

Auch in Japan wird die Natur in diesem Sinne als Vorbild und Lehrschule der Architektur sehr wohl gewürdigt und studiert. Der Japaner hat z. B. das Wort „edaburi“, das die Formenverhältnisse der Zweige eines Baumes zum Ausdruck bringt und sich in europäische Sprachen mit einem Wort nicht übersetzen läßt. Der Japaner im allgemeinen ahmt gerade in der Architektur die Natur nach, seine Bauten fügen sich in das Bild der umgebenden Natur viel ungezwungener ein als die europäischen, die gerade im Gegensatz zur Natur entworfen zu sein scheinen, wenn auch im einzelnen die Formen der Bauglieder und Ornamente der Natur abgelauscht sind wie bei der altgriechischen Architektur. Der Naturalismus der Japaner geht ja in dieser Beziehung so weit, daß sie im Innern ihrer Wohnhäuser bei einer Deckenstütze die Rinde des Baumes, und zwar eines besonders schönen Baumes, erhalten lassen. Soweit brauchen wir im allgemeinen nicht zu gehen — aber in der Tat könnte die europäische Architektur durch ein eingehendes Studium der Natur und eine Anlehnung an die Natur eine sehr wirksame Befruchtung erfahren. Der starre Formalismus und die öde Stilwiederholung würden wirklichen ursprünglichen und persönlichen Schöpfungen weichen müssen.

In Amerika ist diese Anlehnung an die Natur verschiedentlich erkennbar, so in dem Stile der sogenannten Bungalows, dem Missionsstile, dessen puritanisch einfache Formen ausdrücklich zum Zwecke der harmonischen Übereinstimmung mit dem Formen- und Stimmungsgehalt der umgebenden Natur entwickelt sind, und weiter im Blockhausbau, der jüngst eine neue Wendung der Entwicklung erlebt hat und jetzt mit Vorliebe sogar auf Hotelbauten angewandt wird. Endlich im Villen- und Landhausstil, der in Amerika eine bemerkenswerte hohe Ausbildung erfahren hat. Das Landhaus ist auch das bisher einzige architektonische Gebiet, auf dem bei uns eine Anlehnung an die Natur und deren Stimmungsgehalt in mehr oder weniger bewußter Weise angestrebt wird.

Die Schule, die in Amerika diese Grundsätze in besonderer Weise zu den ihrigen gemacht hat, knüpft sich an den Namen eines seiner größten Architekten, Louis H. Sullivans. Sie nennt sich die neue Schule des mittleren Westens. Was vor Sullivan liegt, ist künstlerisch nicht viel wert, abgesehen von den Bauten der Architekten Richardson und Root. Sullivan selbst und Adler übertragen diese Grundgedanken auf den Geschäftshausbau, Frank Lloyd Wright auf den Wohnhausbau. Die Grundsätze der neuen Schule wurden zum Überfluß, und zwar schon im Jahre 1894, in Leitsätzen niedergelegt, aus denen wir die folgenden wiedergeben:

1. Einfachheit und Ruhe bilden den Maßstab des wirklichen Wertes eines jeden Kunstwerkes.

2. Eine überschwengliche Liebe zu Einzelheiten hat im Innern des Hauses den Sinn für Kunst und für die Kunst des Lebens getötet. Sie ist geradezu gewöhnlich. Sie macht aus einem Hause einen Basar oder einen Galanteriewarenladen. Dazu kommen die Gefahren der Ausschmückung, deren man sich nur im Rahmen des Ganzen bedienen sollte — andernfalls man ohne sie besser fährt. Daß etwas reich aussehen soll, ist noch keine Begründung für den Gebrauch von Ornament. — Bilder entstellen häufig die Wand. Sie sollten sich in die Ausschmückung des Ganzen harmonisch einfügen. Die besten Möbel sind die, welche als Teil organisch zum Ganzen gehörend entworfen sind.

3. Es sollte so viele Typen von Häusern geben, als es Typen von Menschen gibt, und so viele Differenzierungen dieser Typen, als es Individualitäten gibt.

4. Ein Gebäude sollte aus seiner landschaftlichen Umgebung herauswachsen und mit ihr zusammenstimmen. Die Landschaft des mittleren Westens ist die Prärie. Deren ruhige Schönheit gilt es also in der Umrißlinie des Hauses anklingen zu lassen durch einfache Verhältnisse, langsam abfallende Dächer, vorhängende Überkragungen, niedrige Terrassen.

5. Laß den Baustoff in seiner natürlichen Eigenart und Schönheit wirken. Also möglichst wenig Firnis und Beize. Jeder Bautoff zeige seine natürliche Struktur.

6. Bauten müssen, wie Menschen, vor allem aufrichtig, ehrlich und wahr sein.

Sehen wir uns die Architekturwerke dieser Schule selbst an, so bemerken wir, daß die hier angeführten Leitsätze in der Tat mehr oder weniger zur Durchführung gelangt sind. Von den geschichtlichen Stilen, von Architektur in diesem Sinne, ist so gut wie nichts zu spüren. Der Baumeister tritt uns mehr als Techniker denn als Architekt gegenüber — aber ohne daß damit gesagt sei, daß weniger Kunst in diesen Bauten zu finden sei als in europäischen Stilarchitekturen, die meist geradezu unkünstlerisch sind in der Art, wie sie geschichtliche Stileinzelheiten unverstanden falsch anwenden, im besten Falle aber uns öde und unzeitgemäße Wiederholungen auftischen. Dort dagegen vor allem Einfachheit, Sachlichkeit, Zweckmäßigkeit. Ornamente nur da angewandt, wo sie sich aus der Konstruktion ergeben. Im allgemeinen Ornamentfeindlichkeit. Vor allem sieht man keine figürlichen Ornamente. Die Linie als Ornament. Also ähnlich wie bei uns, soweit Künstler wie z. B. Behrens und van de Velde in Betracht kommen. Hebbeltheater und Rheingold haben in diesem Sinne etwas Amerikanisches. Der amerikanische Volksmund spricht von Reformkleidstil. Soweit aber Wohnhäuser und vor allem Landhäuser in Betracht kommen, tritt dazu als wichtigster Grundsatz das oben erwähnte der harmonischen Abstimmung mit Landschaft und Umgebung. Diese Häuser sind eben nur auf dem Boden möglich, auf dem sie stehen. Sie wären in Deutschland oder Frankreich undenkbar. Sie scheinen aus dem Boden gewachsen zu sein wie die Bäume, die sie umsäumen. Sie haben den Stil der Landschaft. Sie sind in diesem Sinne autochthon, sie sind bodenständig. Das Dach ist meist ziemlich flach, springt aber stark über. Die Fenster sind hinaufgerückt und zu Gruppen zusammengestellt. Durchlaufende, farbig stark betonte Gesimse bilden Ornamente. Dazu naturgemäße Behandlung der Baustoffe. Man muß nun nicht denken, daß etwa die ganze amerikanische Baukunst die oben gegebenen Züge trage. Nein, es handelt sich eben nur um diese einzelne, von Sullivan herkommende Schule. Sullivan selbst sagt im Dezemberheft 1908 des Craftman: „Unsere amerikanische Architektur ist bar jeder Kunst, jeder Wissenschaft, jeder Poesie, jeden Gedankens — sie ist nur ein Phantom.“

Eine zweite Gruppe künstlerisch bedeutungsvoller amerikanischer Architektur bildet der sogenannte Missionsstil, der auf die indischen Bungalows zurückgeht. In Indien freilich war der Hauptzweck der Bungalows, Schutz gegen die Sonne zu gewähren. In den modernen amerikanischen Bungalows dagegen ist jeder denkbare Komfort vorhanden. Aber auch bei ihnen der Hauptgesichtspunkt, sie in die umgebende Landschaft harmonisch einzugliedern. Und auch bei ihnen ist das Vorbild der Natur wirksam, so weit gehend, daß das Holz der Wände und Decke im Innern so weit möglich im Naturzustand gelassen wird. Die Möbel sind meist aus dunkler Wassereiche in schweren, puritanisch einfachen Formen gehalten. Das Hauptgeschoß ist namentlich in Kalifornien wie ein einziger Raum behandelt, der lediglich derart geteilt ist, daß statt der Türen breite Öffnungen vorhanden sind.

Eine dritte bemerkenswerte künstlerische Gruppe amerikanischer Architektur ist endlich das sogenannte Craftmans Haus. Es gibt in Amerika eine Bewegung für Vereinfachung und Vernatürlichung des Lebens und der Kunst, ausgehend von dem Kreis, der sich um die Zeitschrift The Craftman gebildet hat. Diese Zeitschrift, die in jedem Monat ein starkes, mit guten Abbildungen ausgestattetes Buch im Lexikonformat für 25 Cents bietet, hat bei uns insofern nicht ihresgleichen, als sie nicht theoretisch, sondern praktisch zum Kunstgewerbe und zur Architektur erzieht, gewissermaßen Schnittmuster für auszuführende Werke dieser Künste liefert, also das, was unsere Modezeitschriften tun, auf Kunstgewerbe und Architektur überträgt. Außerdem bringt sie allgemeine Aufsätze aus den verschiedensten Gebieten, besonders der bildenden Kunst, aber immer mit der Absicht, für Aufrichtigkeit, Vereinfachung und Natürlichkeit einzutreten. Deshalb tritt sie für Burroughs und Walt Whitmann ein und für Roosevelt, der ja auch ein Lebenskünstler im modernen Sinne ist. Zu dem Programm dieser Zeitschrift gehört also auch das Bestreben, daß sich jeder sein individuelles Haus und Heim schafft, womöglich selbst baut. Auch hier puritanische Einfachheit, Ornamentfeindlichkeit, Natürlichkeit und Aufrichtigkeit und Unterordnung unter den Charakter der landschaftlichen Umgebung. Dazu strengste Berücksichtigung der Forderungen der Gesundheitslehre. Vor allem aber Eingehen auf Komfort und Behaglichkeit eines Familienheimes am eigenen Herde.

Wir möchten aber diese kleine Studie über amerikanische Architektur nicht schließen, ohne mit wenigen Worten des großstädtischen Geschäftshausbaues zu gedenken. Diese amerikanischen „Sky-scrapers“ werden zwar auch in Amerika von ernsthaften Leuten künstlerisch nicht für ernst genommen, aber ich meine, daß sie doch besser sind als ihr Ruf, und daß man auch unter ihnen manche bemerkenswerte künstlerische Leistung findet. Daß sie ihren eigenen Stil haben, kann man ihnen nicht zum Vorwurf machen. Ebensowenig, daß sie nicht mit kleinen ornamentalen Mitteln arbeiten, oder daß sie geschichtliche Stilerinnerungen nicht aufkommen lassen. Recht daran tun dagegen ihre Architekten, daß sie die Massen ihrer Kolosse in der Hauptsache nur durch stark betonte Risalite gliedern, daß sie ihre Gebäude wirklich mehr als gigantische Türme denn als Wohngebäude behandeln, daß sie da, wo das Auge nach dem langen Wege Ruhe findet, also nach der Bedachung zu, sehr breite und sehr stark betonte, plastisch-architektonisch behandelte Friese einschieben, daß sie auf eine reiche Ausbildung der Umrahmungen der ungezählten Fensteröffnungen verzichten, derart, daß vielmehr eine ganze Reihe solcher Fenster, vertikal gesehen, selbst wie ein Ornament wirkt, daß sie endlich die Kanten und Ecken der Mauern stark vorspringen lassen und wiederum fast wie Risalite behandeln. Ein Gebäude wie Wrights Larkin Building in Buffalo zeigt überdies, daß auch auf diesem Gebiete die Berücksichtigung der strengsten Kunstanforderungen neuerdings in Amerika angestrebt wird.

VOM HOLLÄNDISCHEN STÄDTEBAU IN ALTER UND NEUER ZEIT.

Von Regierungsbaumeister WALTER LEHWESS in Zehlendorf.

In unseren neueren Bebauungsplänen, die gerade in Deutschland heute in überreichlicher Anzahl und oft zu weit getriebener Zukunftsvorsorge entstehen, ist immer noch wenig davon zu spüren, daß ihre Verfasser wirklich Städtebauer sind, d. h. daß ihnen die Grundlagen städtischer Ausbreitung, die inneren Zusammenhänge zwischen Bebauungsplan, Landerschließung, Realkredit und Hausform in Fleisch und Blut übergegangen. Viele Pläne sind bloße Zeichnungen, die ein mehr oder weniger schönes Bild ergeben, mehr oder weniger gute Platzbildungen aufweisen, aber nichts davon verraten, daß ihr Verfasser sich klar gemacht hat, welche Folgen für die Wohnungsherstellung seine Planung haben wird. Die Führung der Straßen und Gestaltung der Plätze erscheint Behörden und Planentwerfern noch immer als das Wesentliche und das Grundlegende in der Städtebaukunst, nicht die Schaffung guter Siedelungsmöglichkeiten für die verschiedenen Bedürfnisse. Und doch liegen schon seit einer Reihe von Jahren Rudolf Eberstadts Schriften vor, sein Handbuch des Wohnungswesens, seine „Neuen Studien" aus Belgien und Österreich, die von der Oberfläche in die Tiefe führen wollen und die wichtigen Zusammenhänge, die erst in ihrer Gesamtheit und ihrem Zusammenklang eine wirkliche, ihre Aufgaben ganz erfüllende Städtebaukunst ergeben, klarlegen. Diesen Büchern hat Professor Eberstadt jetzt ein neues angereiht, das in noch höherem Maße als die ersten für die Praxis der Stadterweiterung, der Wohnungsfürsorge und aller mit der Wohnungsbeschaffung zusammenhängenden Fragen Bedeutung erlangen wird. Es ist betitelt: Städtebau und Wohnungswesen in Holland und enthält eine zusammenfassende Darstellung alles dessen, was in Holland auf diesem Gebiete geleistet und entstanden ist.

Es dürfte das erstemal sein, daß in der Literatur der Versuch unternommen worden ist, das Wohnungswesen eines ganzen Landes vollständig und zusammenfassend darzustellen. Man stelle sich nur einmal vor, was alles zu einer solchen Darstellung gehört: Eine Schilderung der geschichtlichen Entwicklung des Wohnungswesens, also der einzelnen Städte und Stadterweiterungen, eine Untersuchung der verschiedenen Einflüsse, die der Entwicklung ihre Richtung gegeben haben, also der Maßnahmen und Auffassungen der staatlichen und städtischen Behörden, der wirtschaftlichen Bedingungen von Handel und Gewerbe, der überlieferten Formen des Wohnens und des Realkredits, endlich des Einflusses fremder Einrichtungen und Anschauungen, der gerade in neuerer Zeit oft bedeutend ist; ferner eine Darstellung der Ergebnisse, der üblichen Haus- und Wohnformen und ihrer Mietpreise, sowie der Verhältnisse des Grundstücks- und Baugeschäfts.

Daher ist denn in Eberstadts Buch der erste Teil der Geschichte der holländischen Städte gewidmet; im ersten Abschnitt wird die ältere, mittelalterliche Entwicklung dargestellt, im zweiten die davon stark unterschiedene neuzeitliche, die mit dem sechzehnten Jahrhundert unter dem Einfluß der italienischen Städtebaukunst beginnt. Der zweite Teil enthält die neuere Entwicklung und die Gegenwart; hier werden die Zustände in den einzelnen größeren Städten und schließlich auch in den Mittel- und Kleinstädten geschildert, wie sie sich im neunzehnten Jahrhundert herausgebildet haben und sich uns heute zeigen, während im dritten Teile die Landstädte und das ländliche Wohnungswesen behandelt werden. Die Darlegungen sind von einer Fülle von Abbildungen, Stadtplänen, Städtebildern und Haustypen begleitet, die schon für sich allein ein wertvolles Material darstellen. Die wichtigen Fragen des Realkredits, der Boden- und Bauunternehmung finden eingehende Beleuchtung im vierten Teile, der damit vielleicht zu dem wichtigsten Abschnitt des ganzen Buches wird.

Wir sehen, wie im Mittelalter die holländischen Städte entstehen und wie in ihnen die Grundlagen für das Wohnen der Bevölkerung geschaffen werden, wie ein städtischer Wohnhaustypus ausgebildet wird. Wir bewundern die Umsicht und Sicherheit, mit der die Fragen der Bodenaufteilung und Besiedelung zweckmäßig und zugleich künstlerisch befriedigend gelöst werden, und hören mit Staunen, daß manches damals selbstverständliches Gemeingut war, was wir heute als allerneueste wissenschaftliche Errungenschaft erst einzuführen versuchen. Außerordentlich anschaulich und fesselnd ist sodann der Einfluß der Lehren der großen italienischen Meister des 16. Jahrhunderts geschildert, denen nicht mehr die Besiedelungsmöglichkeiten, sondern die Pracht und Schönheit der Stadtanlage Richtschnur und Leitstern waren; die Niederlande schlossen sich ihnen in formaler Beziehung an, verstanden aber dabei in bezug auf die Wohnform und alle Maßnahmen der Bodenerschließung ihre eigene nationale Überlieferung zu wahren. Das 19. Jahrhundert bringt dann, wie auch in anderen Ländern, einen Niedergang der Städtebaukunst und der Fürsorge für das Wohnungswesen, der erst durch die Gleichgültigkeit der Behörden, dann durch ihre verkehrten Maßnahmen befördert wird: „Der Städtebau hört auf, der Straßenbau beginnt". Die Überschätzung der Straße, ihre zu verschwenderische Anlage und Ausstattung zwingt zum Verlassen des alten Eigenhaustyps und zur Stockwerkshäufung, und zu einer unwirtschaftlichen Bauweise. Es entwickeln sich Zustände in der Wohnungsherstellung, die den bei uns auf diesen Gebieten bestehenden sehr ähnlich sind; nur sind sie in den Niederlanden längst nicht so schlimm und gemeingefährlich geworden wie bei uns. Noch hält die alte Überlieferung des Kleinhauses den Gefahren stand, die ihr aus falschen Bebauungsplänen und einer übermäßigen Bodenspekulation drohen, und die Regierung in den Niederlanden scheint die Lage rechtzeitig zu erkennen und Gegenmaßregeln zu ergreifen.

Das ganze Buch ist unter dem Gesichtspunkt geschrieben, die Beziehungen zwischen Stadtplanung und Wohnungsform klarzulegen. Es ist gerade für alle, die in der Praxis der Stadterweiterung stehen, außergewöhnlich anziehend und lehrreich zu sehen, wie eine schlechte Aufteilung sofort zu

schlechten Hausformen führt und die schlechten Hausformen dann auch sehr bald eine schlechtere Wohnbevölkerung anziehen, so daß die Wohnungen in Verfall geraten. So sind von Grund aus gut angelegte Kleinwohnungsanlagen aus dem 17. Jahrhundert heute noch in gutem Zustande erhalten, während fehlerhaft angelegte aus den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts heute schon verwahrlost sind und niedergelegt werden müssen. Die Erörterungen über das Realkreditwesen und die Wohnungsgesetzgebung, denen der vollständige Text der Wohnungs- und Organisationsgesetze in deutscher Übersetzung beigegeben ist, können uns gerade im gegenwärtigen Augenblick wertvolle Winke und Anregungen geben, wo wir im Begriff stehen, uns auch ein Wohnungsgesetz zu schaffen und unsere Einrichtungen des Realkredits nachzuprüfen.

Das Buch muß jeden aufs äußerste fesseln, den die darin behandelten Dinge einigermaßen angehen. Es wird uns Deutsche vor allen Dingen zum sorgfältigen Nachdenken darüber anregen: Sind wir mit unseren heutigen Stadtplanungen, auch mit denen, die sich ganz modern gebärden, schöne Grünflächen, Planschwiesen und abwechslungsreiche Platzgestaltungen enthalten — sind wir mit diesen auf dem richtigen Wege? Oder ist es nicht alles immer noch mehr Straßenbau als wirklicher Städtebau? Fördern wir damit eine gesunde Siedelungsweise oder verteuern wir nicht bloß die Landerschließung ohne wirklichen Gewinn?

NEUE BÜCHER.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

POTSDAM, EIN STADTBILD DES 18. JAHRHUNDERTS von Otto Zieler. Band 1. Stadtarchitektur. 1913. Berlin, im Verlage von Weise & Co.

Auf etwa 22 mit 16 Abbildungen geschmückten Großquartseiten wird eine kurze Baugeschichte der landesfürstlichen Stadtschöpfung gegeben. Der Große Kurfürst, der Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I. und Friedrich der Große haben die Stadt um- und neugeschaffen, den Grundplan des Holländischen Viertels, die Straßen- und Platzbilder nach einheitlichem Willen. Es ist ein großes Verdienst des Verfassers, dies auf 86 beiderseitig bedruckten, Tafeln zum größten Teil nach guten photographischen Aufnahmen, weiteren Kreisen vor Augen geführt zu haben.

Einzelne Bauwerke sowohl als auch ganze Straßenzüge, geschlossene Platzwirkungen geben aber auch reichhaltigen Studienstoff dem Fachmanne, für den die weiter beigefügten drei Doppeltafeln mit der Darstellung von Blockfronten der zweiten Stadterweiterung, teils nach eigenen Aufnahmen und Zeichnungen des Verfassers, teils nach solchen von Prof. Klöppel, der Häusergruppen Am Kanal 64—68 und eines Vogelschaubildes des Holländischen Viertels, wieder nach eigenen Zeichnungen, anziehend sind. Meist sind auch die Namen der Architekten und das Jahr der Erbauung am Rande verzeichnet.

Das Werk ist eine empfehlenswerte Bereicherung der Bauliteratur über Potsdam.

DIE SCHÖNE DEUTSCHE STADT. Norddeutschland. Von Gustav Wolf (Architekt in Carlowitz bei Breslau). Mit 211 Bildern. 1,80 Mk. München, R. Piper & Co., Verlag.

Den Bänden Mitteldeutschland und Süddeutschland folgt nun Norddeutschland mit steigender Sorgfalt in der Auswahl und steigendem Ernste in der Behandlung des Stoffes. Dem Verfasser kommt es nicht darauf an, möglichst viel Bilder vorzuführen, sondern den Zusammenhang der vorgeführten in einer bestimmten Raumfolge zu veranschaulichen. Nach einer die Eigenart des Volks- und Landschaftscharakters erläuternden Einleitung behandelt der Verfasser in sieben Hauptabschnitten die Eroberung des Ostens und die Entwicklung Preußens, den Ziegelbau in kirchlichen und profanen Gebäuden, die Stadt Stralsund im Grundriß und Aufbau, den Fachwerkbau mit seinem Schmuck und seiner Wirkung im Stadtbilde, die Grundrisse von Kleinstadt, Großstadt, Stadtgruppen, insbesondere auch der Stadt am Wasser, die Raumbildungen von Straßen und Plätzen und schließlich die einheitliche Stadtgestaltung in Danzig, Berlin, Potsdam sowie die Aufgaben, die zu diesem Zwecke den Stadtbehörden heute zufallen. Die Schaubilder und Einzelheiten sind nach Photographien, deren Herkunft ein besonderes Quellenverzeichnis nachweist, die Stadtgrundrisse, in denen Pfeile auf die zugehörigen Schaubilder verweisen, nach zeichnerischen Unterlagen hergestellt, knapp und klar dem Zwecke entsprechend das Eigentümliche der Stadtbilder herausholend.

Das Vorwort beschließt der Verfasser mit der Bemerkung: „Schönheit ist Ausdruck von Lebensart und Gesinnung: der Ausdruck unserer neuen Städte aber ist übel. Die ganze Betrachtung des Alten ist wertlos, wenn wir nicht entschlossen die Folgerungen für die Gegenwart ziehen. Damit ist dem Buche Richtung gegeben." Möge es dem Buche gelingen, viele in diese Richtung hinzulenken!

MITTEILUNGEN.

ÜBER DIE BEHANDLUNG DER ENTWÜRFE FÜR NEUE EISENBAHNEN SOWIE FÜR DIE UMGESTALTUNG UND DIE ERGÄNZUNG VON STAATSEISENBAHNANLAGEN hat der Minister der öffentlichen Arbeiten am 7. Februar d. J. folgendes erlassen:

1. Bei Aufstellung der Entwürfe für neue Eisenbahnen sowie für die Umgestaltung und die Ergänzung von Staatseisenbahnanlagen ist es die Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, nicht nur den Anforderungen des Eisenbahnbetriebs und des Eisenbahnverkehrs zu genügen, sondern unter Abwägung aller Verhältnisse gleichermaßen auch den sonstigen Interessen, in deren Gebiet die neuen Anlagen eingreifen, in dem Sinne gerecht zu werden, daß Schädigungen von den Interessenten des öffentlichen oder privaten Rechts abzuhalten sind, soweit dies technisch angängig und wirtschaftlich vertretbar ist, und zwar auch dann, wenn solchen Beteiligten nach dem bestehenden Recht ein zivilrechtlicher Entschädigungsanspruch nicht zur Seite steht. Bei Abwägung der hiernach zu berücksichtigenden Umstände sind nicht lediglich die zur Zeit der Entwurfsaufstellung bereits vorhandenen örtlichen Verhältnisse in Betracht zu ziehen, sondern es darf auch die Weiterentwicklung nicht unberücksichtigt bleiben, die in der nächsten Zukunft zu erwarten ist. Voraussetzung ist hierbei, daß bereits feste Tatsachen vorliegen, durch die eine bestimmte Weiterentwicklung sichergestellt ist.

2. Ich habe Anlaß, auf die obigen, bisher schon maßgebenden Grundsätze hier im Zusammenhang hinzuweisen, da sie in einzelnen Fällen bei der Aufstellung von Entwürfen nicht ausreichend berücksichtigt

worden sind. Diese Grundsätze entsprechen dem Sinne des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Die in dessen § 4 mir zugewiesene Aufgabe der Feststellung der Entwürfe zu Eisenbahnanlagen ist von mir in meiner Eigenschaft als Staatsminister — gegebenenfalls im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Ministern — im Interesse einer Pflege der allgemeinen Wohlfahrt und damit des gesamten Staatswohls durchzuführen. Ich wünsche, daß sich alle mit der Aufstellung und Vertretung von Entwürfen betrauten Beamten von diesen Gedanken durchdringen lassen und bei den Verhandlungen mit den Beteiligten diese über die Gesichtspunkte aufklären, von denen die Verwaltung ausgeht.

3. Zur Gewinnung von Unterlagen für die Gestaltung des Bauentwurfs hat rechtzeitig ein Benehmen mit den beteiligten Behörden, Gemeinde-, Kreis- usw. Verwaltungen und geeignetenfalls auch mit privaten Beteiligten stattzufinden. Dies gilt namentlich auch für die Interessen der Forst- und Domänenverwaltung, für etwaige im Gange befindliche Zusammenlegungs- oder Aufteilungsverfahren, gegebenenfalls auch für die Interessen des Ansiedlungswerks und für die Interessen der Moorkultur, endlich für die bergbaulichen, militärischen und postalischen Interessen und für die Interessen an der Erhaltung von Natur- und Kunstdenkmälern (zu vergl. zu dem Vorstehenden Ziffer 1 der Vorschriften über allgemeine Vorarbeiten für Eisenbahnen, Ausgabe 1911). Weiter kommen die allgemeinen land-, forst- und wasserwirtschaftlichen Interessen, die Interessen des Wasser- und Straßenbaues und der städtebaulichen Entwicklung in Betracht. Die Wege- und Vorflutverhältnisse, die bei der landespolizeilichen Prüfung vielfach Veranlassung zu eingehenden Verhandlungen bieten — aber keineswegs den einzigen Gegenstand dieses Verfahrens zu bilden haben — sind bei Sammlung der Unterlagen für die Aufstellung der Entwürfe sorgfältig zu untersuchen, und es haben sich die damit betrauten Beamten über die Verhältnisse auf Grund der Örtlichkeit und geeignetenfalls auch durch Benehmen mit den zuständigen Stellen, sowie mit Privaten zu unterrichten. Dies gilt auch für die Aufklärung über die oft schwierigen landwirtschaftlichen Wegeverhältnisse, insbesondere über die Art, wie die Felder in einem Gemeindebezirk verteilt sind und von den Besitzern befahren werden. Auch im übrigen ist mit Rücksicht auf die unter Ziffer 1 hervorgehobenen allgemeinen Gesichtspunkte auf eine Ermittlung der berührten privaten Interessen Bedacht zu nehmen. Handelt es sich um die Neuherstellung oder die Erweiterung von Verkehrsanlagen, so ist die Art, der Umfang und die zweckmäßige Abwicklung des Verkehrs zu ermitteln; hierfür Material an die Hand zu geben, werden vielfach die Handelskammern in der Lage sein. Wegen Berücksichtigung der deichpolizeilichen Interessen bei der Plangestaltung verweise ich auf die besonderen Bestimmungen des Erlasses vom 16. Juni 1902 — M. d. ö. A. $\frac{\text{IV. A. 2957}}{\text{III. b. 4738}}$ —, M. f. L. I. C. 4411 — (E.-V.-Bl. S. 307; M.-Bl. f. d. i. V. S. 138).

Im Stadium aller dieser Ermittlungen können irgendwelche Verpflichtungen gegenüber den Interessenten nicht übernommen werden. Die Sammlung des bezeichneten Materials kommt bei größeren Entwürfen regelmäßig erst dann in Frage, wenn auf Grund des Nachweises, daß die Weiterverfolgung eines Vorschlags wegen Neubau, Umgestaltung oder Ergänzung von Bahnanlagen geboten erscheint, der Eintritt in förmliche Entwurfsarbeiten von mir genehmigt ist. Ob und inwieweit schon zur Vorbereitung meiner Entscheidung wegen des Eintritts in förmliche Entwurfsarbeiten — und zwar unter der Hand — eine allgemeine Fühlungnahme mit Behörden, Gemeindeverwaltungen usw. angängig und angezeigt ist, muß dem verständigen Ermessen im einzelnen Fall überlassen bleiben.

4. Werden in der gekennzeichneten Weise die Verhältnisse rechtzeitig aufgeklärt, so können nach Abschluß der Entwurfsarbeiten Überraschungen im nachfolgenden förmlichen Prüfungsverfahren nur noch in seltenen Fällen vorkommen. Es ist aber zweckmäßig und erwünscht, daß die den Entwurf aufstellende Behörde sich nicht nur im Sinne der Anordnungen unter Ziffer 3 über alle Verhältnisse rechtzeitig unterrichtet, sondern daß sie sich, sobald die landespolizeiliche Prüfung von mir angeordnet ist, in wichtigeren Fällen, soweit irgend angängig, schon vor dem Eintritt in förmliche Planprüfungsverhandlungen mit den beteiligten Behörden, Staats- und Gemeindeverwaltungen verständigt. In dieser Hinsicht verweise ich auf den Erlaß vom 20. Juli 1906 — IV. D. 13496 (E.-V.-Bl. S. 470; M.-Bl. f. d. i. V. S. 239), worin den Königlichen Eisenbahndirektionen empfohlen wird, wichtigere Entwürfe, welche in die von anderen Behörden, namentlich den Landespolizeibehörden, wahrzunehmenden Interessen wesentlich eingreifen, diesen Behörden tunlichst schon vor der landespolizeilichen Prüfung mitzuteilen, damit rechtzeitig eine Verständigung herbeigeführt werden kann.

Über das landespolizeiliche Prüfungsverfahren selbst ergeht hierneben ein besonderer Erlaß.*)

5. Anträge, die im Vorbereitungsverfahren oder bei der landespolizeilichen Prüfung gestellt werden, sind ohne Voreingenommenheit zu prüfen. Für eine Aufklärung der Beteiligten über die Sach- und Rechtslage ist zu sorgen. Insbesondere ist, wenn geäußerte Wünsche nicht zu erfüllen waren und ein privatrechtlicher Entschädigungsanspruch nicht vorliegt, die irreführende Verweisung auf ein Entschädigungsverfahren zu vermeiden. Für die Behandlung besonderer Fälle, in denen bei Veränderung von Wegeverhältnissen das Fehlen eines Entschädigungsanspruchs zu besonderen Härten führt, verweise ich auf meinen Erlaß an die Königlichen Eisenbahndirektionen vom 23. Dezember 1910 — V. D. 9913 —.

6. Soweit es sich bei gestellten Anträgen um solche Anlagen handelt, deren Kostendeckung nach den obigen Grundsätzen der Eisenbahnverwaltung nicht zuzumuten ist, muß den Beteiligten die Aufbringung der Kosten oder Mehrkosten überlassen bleiben. Es ist aber in solchen Fällen für die mir zu machenden Vorschläge stets sorgfältig die Gesamtheit der beteiligten Interessen und das etwa mitbeteiligte Interesse der Eisenbahnverwaltung zu prüfen. Bei dieser Gelegenheit mache ich darauf aufmerksam, daß in einzelnen zu meiner Kenntnis gekommenen Fällen die in dem Erlaß vom 7. Dezember 1887 — IIb (a) 18025 — über die Anlage der Bahnhofzufuhrwege gegebenen Weisungen zu eng aufgefaßt worden sind.

An den bestehenden Grundsätzen, wonach in bezug auf Entwurfsgestaltung und Beitragsfragen von den Eisenbahndirektionen usw. Erklärungen, die der Anerkennung besonderer Ansprüche oder der Bemessung der Beiträge der Interessenten vorgreifen würden, nur mit meiner Ermächtigung abgegeben werden dürfen, wird nichts geändert.

7. Die Grunderwerbsverhandlungen und die damit in Zusammenhang stehenden landmesserischen Arbeiten sind rechtzeitig vorzubereiten und mit Beschleunigung zu betreiben. Die Verhandlungen beim freihändigen Erwerb sind tunlichst mündlich — geeignetenfalls unter Verwendung erfahrener Grunderwerbsbeamter usw. — zu führen, damit etwaige Mißverständnisse — auch hinsichtlich der Pläne — sofort aufgeklärt werden können. Die in diesem Verfahren häufig vorkommenden Anträge auf Veränderung von Feldwegen usw. und sonstige Entwurfsänderungen sind den mit der Planbearbeitung betrauten Beamten alsbald zur Kenntnis zu bringen. Die Auszahlung fälliger Kaufgelder ist auf jede Weise zu beschleunigen. Sofern die endgültige Abwicklung noch nicht erfolgen kann, sind, soweit tunlich, Abschlagszahlungen zu leisten. Jedenfalls müssen die Grundbesitzer baldigst in den Besitz etwaiger Aufwuchsentschädigungen kommen, deren bare Auszahlung sich vielfach schon im Termin zu ihrer Feststellung ermöglichen lassen wird. Die Grundbesitzer, mit denen eine Einigung über den Geländepreis erfolgt ist, deren Grundstücke aber noch mit dinglichen Lasten beschwert sind, sind bei der Einholung der Freigabe — usw. Erklärungen der Berechtigten in weitem Maße zu unterstützen. Darauf, daß solche Grundbesitzer, die Bauerlaubnis erteilt haben, nicht zu Schaden kommen, ist besonders Bedacht zu nehmen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
v. Breitenbach.

An
die Königlichen Eisenbahndirektionen. Zur Kenntnis an die Herren Regierungspräsidenten und an den Herrn Polizeipräsidenten in Berlin.
V. 54. D. 1.

*) E.-V.-Bl. S. 36.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.



11. Jahrgang 1914 7. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DIE PHOTOKARTE ALS UNTERLAGE FÜR STÄDTEBAULICHE ARBEITEN.

Von Stadtlandmesser KAPPEL, Barmen.

Es ist nicht das erstemal, daß an dieser Stelle von der Verwendung photographischer Geländeaufnahmen aus der Luft für die Arbeiten des Städtebauers die Rede ist. So hebt Herr Geheimer Baurat Professor Th. Goecke in einer kurzen Abhandlung über den „Städtebau auf der Internationalen Photographischen Ausstellung in Dresden“ (Jahrgang 1909, Seite 151) hervor, welch außerordentlich wertvolles Hilfsmittel die Ballonaufnahmen, also Aufnahmen aus der Vogelschau, dem Städtebauer bieten, z. B. bei der Planung von Stadterweiterungen, Straßendurchbrüchen usw.

Beachtenswert für den Leser des vorliegenden Aufsatzes ist ferner im Jahrgang 1909 dieser Zeitschrift auf Seite 109 die Besprechung eines Vortrages, gehalten im Verein für Naturwissenschaft zu Braunschweig durch Stadtgeometer Kahle über „Die Bedeutung der Luftschiffahrt mit lenkbaren Fahrzeugen für Kartographie und Erdkunde“. Auch Herr Stadtgeometer Kahle weist auf den großen Wert hin, den die Hochaufnahmen bei Stadterweiterungen bieten, als Ergänzung der geometrischen Pläne. Er stellt nebeneinander: den geometrischen Plan mit der vereinbarten symbolischen Darstellung aller Gegenstände, den wir also lesen müssen, und die Aufnahme aus der Luft, die alle Gegenstände so gibt, wie sie das Auge sieht, die lebt!

Der Vortragende betont aber ausdrücklich, daß die Bilder lediglich der Veranschaulichung der Einzelheiten im Stadtbild bei Benutzung geometrischer Pläne dienen und niemals den geometrischen Plan ersetzen sollen.

Wenn wir nun an die Planungsarbeiten für Stadterweiterungen denken, so bedürfen wir dazu zwar geometrischer Pläne, doch zunächst weniger zu einem genauen Nachweis der Eigentumsverhältnisse, wie ihn unsere Katasterkarten liefern, als vielmehr, nach Eintragung von Höhenkurven, zu einer maßstäblichen Darstellung des zu bearbeitenden Geländes. Unter Anwendung dieses Maßstabes können wir ruhig sagen, daß es seit der Veröffentlichung des oben erwähnten Vortrages gelungen ist, eine Vereinigung von geometrischem Plan und photographischer Geländedarstellung zu erzielen in der aerophotogrammetrischen Landaufnahme. Sie liefert uns: „eine Photographie als Karte, oder die Karte als Photographie“.

Wie es bei einer wenig bekannten Erfindung nicht ausbleiben kann, sind die Ansichten über den Wert oder Unwert des Verfahrens noch geteilt. So schreibt z. B. im Maiheft des Jahrganges 1913 der Petermannschen Mitteilungen Hauptmann Max Weiß, kommandiert zum Deutschen Reichskolonialamt und beauftragt mit Vorlesungen über Photogrammetrie am Orientalischen Seminar in Berlin, in einer Buchbesprechung: „. . . daß der Verfasser sich in dem Ab-

schnitt ‚Die photogrammetrischen Aufnahmen vom Luftfahrzeug aus‘ einem starken Optimismus hingibt.“ —

Wir wollen im vorliegenden Aufsatz nicht durch eine verwickelte Abhandlung, zu der auch kaum der verfügbare Raum ausreichen würde, nachzuweisen suchen, wo etwa die praktische Verwendungsmöglichkeit des Verfahrens aufhört und wo der Optimismus anfängt. Unter Berücksichtigung des oben Gesagten über die Anforderungen, die wir an die Unterlagen für städtebauliche Arbeiten stellen müssen, wird der Aufsatz hoffentlich zeigen, daß gerade der Städtebauer dem Verfahren eine große Teilnahme entgegenbringen darf.

Vorweggeschickt sei noch, daß bei Beschreibung des Verfahrens ein Apparat gezeigt werden muß, der auch noch in anderer Hinsicht für den Künstler und Architekt von Bedeutung ist und weite Verwendungsmöglichkeiten bietet.

Über den hervorragenden Wert der Photogrammetrie überhaupt zur Anfertigung von Plänen bestehen wohl kaum noch Zweifel. Das photogrammetrische Aufnahmeverfahren ist eigentlich so alt wie die Photographie selbst, und wir haben darin schon eine über fünfzigjährige Erfahrung, nachdem Oberst Laussedat (Frankreich), der der Begründer der Photogrammetrie genannt werden muß, im Jahre 1860 mit einer photogrammetrischen Aufnahme des Dorfes Buc an die Öffentlichkeit trat. Inzwischen hat das Verfahren eine große Vervollkommnung und durch die Konstruktion von Hilfsapparaten eine bedeutende Vereinfachung erreicht. Dem Architekten sind gewiß die unter Meydenbauer seinerzeit von der Meßbildanstalt in Berlin hergestellten herrlichen photogrammetrischen Aufnahmen unserer hervorragenden deutschen Baudenkmäler bekannt, die dazu bestimmt sind, ihre Abmessungen der Nachwelt zu erhalten.

Einem Berichte von Dr. Max Gasser in der Zeitschrift für Vermessungswesen, Jahrgang 1913, Seite 899, über die erste Tagung der Internationalen Gesellschaft für Photogrammetrie, Wien 1913, entnehmen wir als Ergebnis, daß die Messungsmethode mindestens denselben Genauigkeitsgrad erreicht, wie die Meßtisch- und Tachymeteraufnahme.

Wenn also die Photogrammetrie so gute Ergebnisse in der Geländeaufnahme liefert, lag es nur zu nahe, sie vom Luftfahrzeug aus zu demselben Zwecke in Anwendung zu bringen; gibt doch eine gewöhnliche photographische Aufnahme vom Luftfahrzeug aus, ungehemmt durch die Gegend verdeckende Hügel und Berge, fast schon ein kartenmäßiges Bild, welches um so mehr Ähnlichkeit mit einer Karte erhält, kartentreu wird, je größer die Aufnahmehöhe und je ebener das Gelände ist, wie wir fast täglich an Abbildungen in unseren illustrierten Zeitschriften sehen können. Erinnert sei auch an die auf der Städteausstellung Düsseldorf ein ganzes Zimmer einnehmenden vorzüglichen Ballonaufnahmen vom Vorsitzenden des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt, Major Dr. von Abercron, die teilweise eine siebenfache Vergrößerung der eigentlichen Aufnahmen waren und erkennen ließen, mit welcher außerordentlichen Schärfe Aufnahmen aus dem Luftfahrzeug möglich sind. Während nun unsere terrestrischen photographischen Aufnahmen stets einer Umzeichnung in den Grundriß bedürfen, früher auf dem Wege umständlicher photogrammetrischen Konstruktionen, jetzt auf mechanischem Wege, gibt uns die Ballonaufnahme ein Geländebild mit allen Einzelheiten und Orientierungsmerkmalen, welches schon ohne weitere Bearbeitung der Darstellung im Grundriß bedeutend nahekommt.

Und das ist, wie auch schon oben angedeutet, gerade so außerordentlich wertvoll für die Verwendung einer Karte, daß sie nicht nur eine Grundrißdarstellung enthält, sondern neben ihr auch alle Einzelheiten und Kleinigkeiten, wie sie das Auge sieht, und die der Topograph ebensowenig wie ein aus einer terrestrischen Photographie eine Karte zeichnender Apparat darstellen kann, die die photographische Platte aber gewissenhaft, wenn auch mikroskopisch klein, festhält. Und wie wichtig eine solche Karte ist, wollen wir gar nicht dadurch zeigen, daß wir die Vorteile für den Luftschiffer, für den Offizier im Felde usw. zu Orientierungszwecken aufzählen; gerade der Städtebauer wird beim Entwerfen eines Bebauungsplanes unendlich viel für seine Arbeit aus einer das Geländebild getreulich wiedergebenden Karte gegenüber einer toten Darstellung entnehmen können. Es seien nur einige Fälle hier herausgegriffen: in der jetzt üblichen Karte ist ein Haus dargestellt, es liegt in einem Garten; günstigstenfalls sehen wir auch, daß der Garten eine Hecke als Begrenzung hat. Das ist aber auch alles! — Was zeigt uns nun die Photographie aus der Luft? Ein einfach geformtes Dach, vor dem Haus ein Haufen sich balgender Kinder, kleine Gemüsegärtchen, die Grenzhecken mit Wäschestücken behangen — ein Arbeiterhaus, eine Mietskaserne. Oder aber wir sehen ein reich gegliedertes Dach, einen mit Kies bestreuten Vorplatz mit weißen Gartenmöbeln, gepflegten Rasenflächen, abwechselnd mit geschnittenen Laubengängen usw. — ein Landhaus mit Park, ein Schmuckstück für die Gegend.

An einer anderen Stelle gibt die Karte einen großen schwarzen Fleck, bei dem allenfalls geschrieben steht „Fabrik“. — Die Photographie zeigt mächtige Montagehallen inmitten eines großen Fabrikhofes, auf dem große Kessel liegen, teils in Arbeit, teils zum Versand bereit, dabei ist das Bild fast verdeckt durch den dichten Qualm aus einem mächtigen Kamin: das Ganze, mit viel Lärm und viel Qualm, weit davon entfernt, eine Zierde für die Gegend zu sein.

Und was kann uns von der inneren Stadt die Photographie nicht alles erzählen. Wir brauchen nur einmal die Verkehrsverhältnisse herauszugreifen. Die Menschenströme, die sich durch die Straßen ergießen, sind deutlich erkennbar. Ihr Bild zeigt klar, wo Entlastung nötig ist. Ebenso ist der Wagenverkehr abzulesen, ob Last-, ob Personenfuhrwerke, selbst die Aufeinanderfolge der elektrischen Wagen, besonders gefährliche Kreuzungspunkte usw., alles ist uns gegeben.

Der Beispiele ließen sich noch viele anführen, und es sei, um hier nicht übermäßig viel Raum in Anspruch zu nehmen und zum eigentlichen Thema zu kommen, auf einen Aufsatz von Stadtgeometer P. Kahle (Braunschweig) auf Seite 129 der Zeitschrift für Vermessungswesen 1913 verwiesen: Die Bedeutung photographischer Aufnahmen aus Luftfahrzeugen für das Städtewesen und den Wasserbau. (Vgl. auch unter derselben Überschrift: Internationales Archiv für Photogrammetrie, April 1913, Seite 243.) Die im vorliegenden Aufsatz gegebenen Beispiele genügen jedenfalls, um darzutun, daß gerade der Städtebauer ein großes Interesse an einer verbesserten Karte, sagen wir kurz der „Photokarte“, hat.

Eine solche Photokarte soll uns das Verfahren des am 22. August 1911 im besten Mannesalter verstorbenen k. und k. Hauptmanns und Kapitäns langer Fahrt Theodor Scheim-

pflug liefern. Es sei hier gleich angeführt, daß das Lebenswerk des Erfinders seine Fortführung findet im Institut Scheimpflug zu Wien unter Leitung des Bruders, des Sektionsrates a. D. Dr. K. Scheimpflug und des Ingenieurs Gustav Kammerer.

Scheimpflug ging von dem aus, was wir bereits oben zum Ausdruck brachten, daß eine nach der gebräuchlichen Art entstandene Karte, mag sie noch so genau gearbeitet sein, eine Reihe von Einzelheiten gar nicht enthalten kann, die aber von großer Wichtigkeit für die Orientierung sind. Und gerade nach einer Karte, die auch jede, und sei es die kleinste Orientierungsmöglichkeit enthält, drängte die außerordentliche Entwicklung unserer Luftschiffahrt, die Erweiterung der Verkehrsfläche zum Verkehrsraum.

Der Offizier im Felde bewegt sich nur mit geringer Geschwindigkeit dahin, und ihm ist genügend Zeit gegeben, sich zu orientieren. Anders ist es für den Lenker des Luftschiffs, welches mit Schnellzuggeschwindigkeit dahinsaust, ganz zu schweigen von den schlechten Tagen, wo oft nur eine winzige Wolkenlücke für wenige Sekunden einen Blick zur Erde frei gibt; da darf natürlich in der Karte nichts fehlen, was die Auffindung des geschauten Ausblicks zur Erde in der Karte ermöglicht. Scheimpflug setzte sich darum das Ziel, aus den vom Luftschiff aus aufgenommenen Photographien eine Karte zu schaffen, und zwar im Gegensatz zur Verwendung der terrestrischen photogrammetrischen Aufnahmen nicht durch Umzeichnung mit der Hand, oder vermittelst zeichnender Apparate, sondern stets wieder unter Verwendung der Photographie, um das auf der Platte erhaltene, vorläufig unmaßstäbliche Geländebild mit dem Charakter einer photographischen Wiedergabe in die maßstäbliche Karte hinüberzuretten.

Scheimpflug übergab bereits 1896 der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien ein versiegeltes Schreiben zur Wahrung der Priorität des Gedankens, eine Photokarte anzufertigen unter ausschließlicher Verwendung der Photographie für alle nötigen Transformationen. Seine ersten Aufnahmen aus der Luft erfolgten unter Verwendung von Drachenapparaten, 1907 fanden die ersten Versuche vom Freiballon aus statt.

Wie wir bereits andeuteten, gleichen photographische Aufnahmen aus einem Luftschiff einer Landkarte um so mehr, je höher sich das Luftschiff im Augenblick der Aufnahme über dem Aufnahmeort befand, und je mehr das Gelände eine ebene Fläche ist und die photographische Platte parallel damit, d. h. horizontal stand.

Auf Tafel 48 sehen wir in den Abb. 1a, 2a und 3a aus dem Luftfahrzeug über Wien gemachte Aufnahmen mit unverkennbaren Orientierungsmerkmalen, auf Tafel 49 ist unter a eine Aufnahme des Maria-Josepha-Parks in Wien gegeben. Zu den Aufnahmen 1a, 2a und 3a der Tafel 48 sind unter 1c, 2c und 3c derselben Tafel die entsprechenden Ausschnitte aus dem Stadtplan beigefügt. Die Photographien sind, wie man leicht erkennen kann, mit gegen das Gelände geneigter Platte aufgenommen; die Ähnlichkeit mit dem Kartenbild ist trotzdem unverkennbar, wenn auch ein bestimmtes Maßstabsverhältnis nicht vorhanden ist.

Anders wäre es, wenn die Platte im Augenblick der Aufnahme genau horizontal gestanden hätte. Von einem senkrecht unter der Platte befindlichen Haus z. B. bekäme man dann von den Seitenwänden nichts zu sehen, und man hätte einen genauen Aufblick auf das Dach, also einen

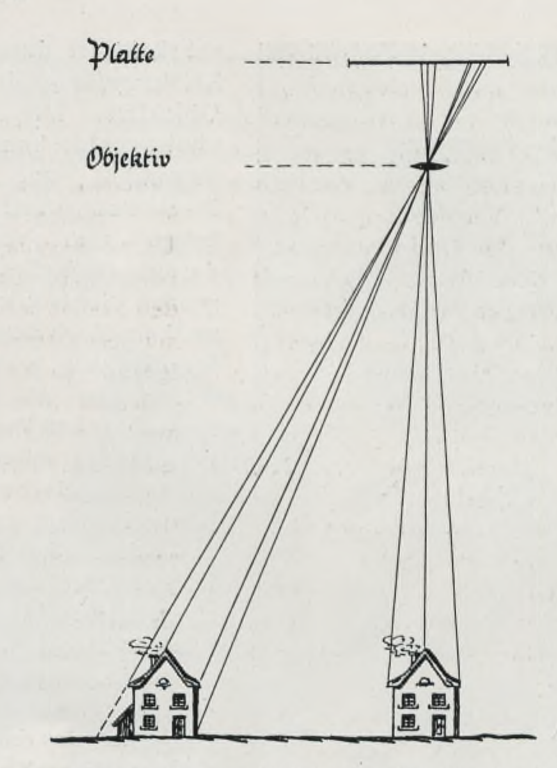


Abb. 1. Von dem Haus senkrecht unter dem Objektiv erhält man einen Grundriß, von dem seitlich stehenden Hause nicht.

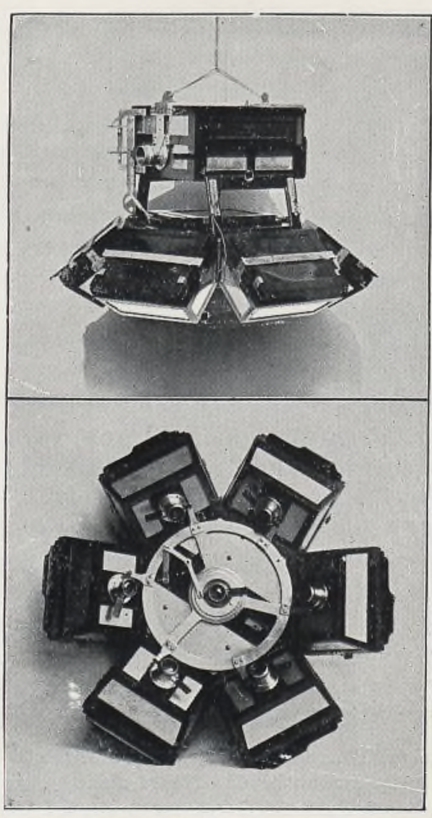
Grundriß, wie ihn auch die Karte gibt. Denkt man sich nun einen Maßstab mitphotographiert, also z. B. zwei scharf gekennzeichnete Punkte im Gelände von genau 50 m Abstand, die auch auf der Platte erscheinen, so ließe sich das Maßstabsverhältnis des Bildes und damit Entfernungen und Abmessungen von Bauwerken usw. bestimmen. Das gilt aber nur für eine ganz kleine Fläche genau senkrecht unter der Platte, wie auch die beigegebene, stark übertrieben gezeichnete Abb. 1 veranschaulicht: von dem senkrecht unter der Platte befindlichen Haus erscheint ein genauer Grundriß, während von dem anderen Haus außer dem Dach die eine Seitenwand erscheint, wogegen die andere verdeckt ist und mit ihr der kleine Anbau, der somit auf der Platte gar nicht zur Darstellung kommt. Genau ebenso wirken natürlich Erderhebungen.

Wären also wirklich alle günstigen Vorbedingungen gegeben, hätte man eine genau horizontale Platte (was aber im Luftschiff niemals zu erreichen ist wegen der dynamischen Einflüsse, welche alle auf der Schwerkraft beruhenden Hilfsmittel zur Horizontierung unwirksam machen) und hätte man ganz ebenes Gelände, so könnte man, wenn man bei einer Fahrt Aufnahme an Aufnahme machte, zwar die Bilder aneinandersetzen, man hätte aber doch immer nur einen zwar zusammenhängenden, aber ganz schmalen Streifen, das Verfahren wäre also im höchsten Grade unergiebig.

Hier setzt nun die Scheimpflugsche Erfindung ein bzw. eine ganze Reihe von Erfindungen für die aerophotogrammetrische Landaufnahme.

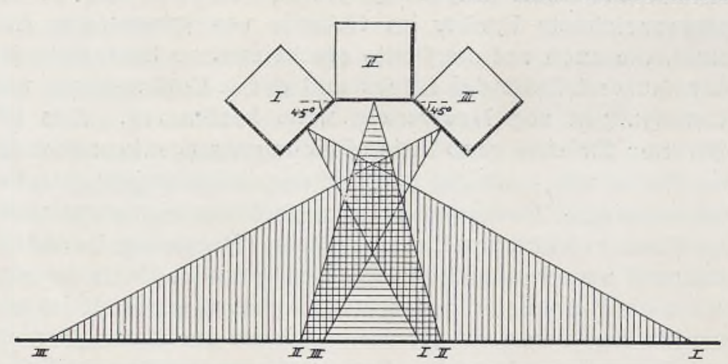
Der Aufnahmeapparat.

Die erste Aufgabe war es, die Möglichkeit zu schaffen, ausgedehnte Flächen gleichzeitig aufzunehmen, vor allem (es wird auf den vorhergehenden Abschnitt verwiesen) links und rechts der Flugbahn. Mit einer gewöhnlichen Kamera ist das nicht möglich, da der Gesichtswinkel be-


Abb. 2. Th. Scheimpflugs siebenteilige Aerokamera.

schränkt ist durch die Leistungsfähigkeit des Objektivs. Die Aerophotographie kann naturgemäß nur mit Momentaufnahmen arbeiten und verlangt darum Objektive von großer Lichtstärke mit mathematisch richtigem Strahlengang, wenn die Aufnahmen zu Messungszwecken Verwendung finden sollen. In einem lichtstarken Objektiv ist aber mathematisch richtiger Strahlengang nur innerhalb eines kleinen Gesichtswinkels möglich.

Scheimpflug erreichte die Vergrößerung des Gesichtsfeldes dadurch, daß er mehrere Kameras fest zusammenfügte, und zwar ordnete er fünf bis sieben Kameras um eine Mittelkamera


Abb. 3. Strahlenwirkung bei Th. Scheimpflugs Aerokamera.

so an, daß ihre Platten gegen die Platte der Mittelkamera um 45° geneigt sind, wie auch die beigegebene Textabbildung 2 und die Abb. a, b und c auf Tafel 50 erkennen lassen.

Die Strahlenwirkung ergibt sich aus der Textabbildung 3, die uns zeigt, daß die Seitenplatten Teile der Mittelplatte enthalten, und daß natürlich auch die Bilder der Seitenplatten unter sich einander decken. Die so gewonnene Gesamtaufnahme ergibt eine Fläche, deren Durchmesser ungefähr dem fünffachen Betrag der relativen Aufnahmehöhe gleichkommt, also

20 qkm aus 1000 m,
45 qkm aus 1500 m,
80 qkm aus 2000 m und
180 qkm aus 3000 m

Höhe über dem Gelände, d. h. man hat bei einer Aufnahmehöhe von 1000 m vier Aufnahmen zu machen für die Darstellung der Fläche, welche man aus 2000 m Höhe mit einer einzigen Aufnahme erhält, und neun Aufnahmen für die aus 3000 m in einem Bilde dargestellte Fläche.


a) Aufnahme mit geneigter Platte aus dem Freiballon bei 960 m Höhe.

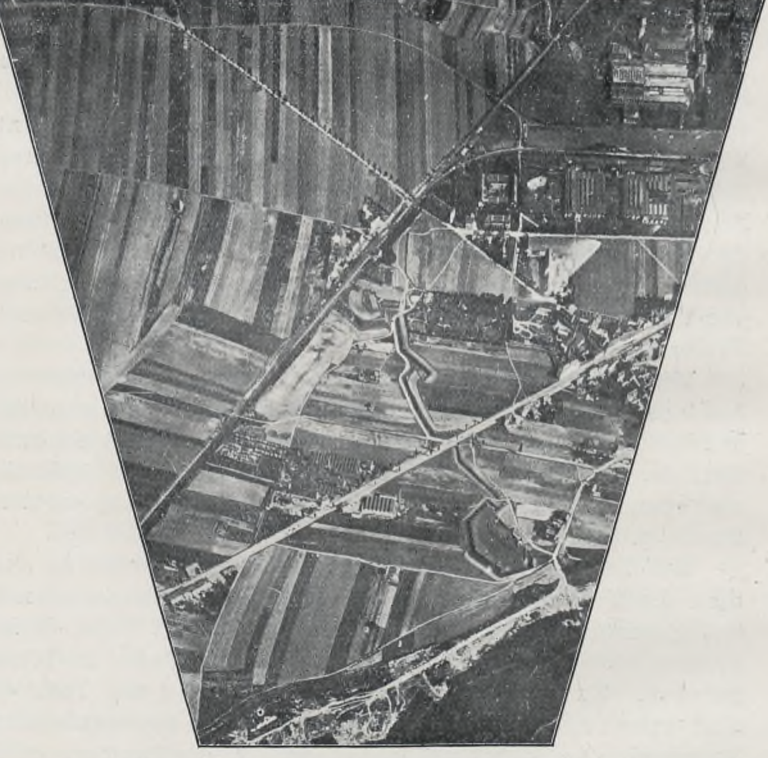

b) Transformation der Aufnahme in die Horizontalebene.

Abb. 4. Jedlesee bei Wien.

Die Abbildung auf Tafel 51 zeigt verkleinert die acht Aufnahmen einer solchen photographischen Mitrailleuse, wie man es nennen könnte. Selbst in dem verhältnismäßig kleinen Maßstab kann über die Zusammengehörigkeit der Bilder durch ihr Übereinandergreifen kein Zweifel bestehen. In der Textabbildung 4 haben wir das auf Tafel 45

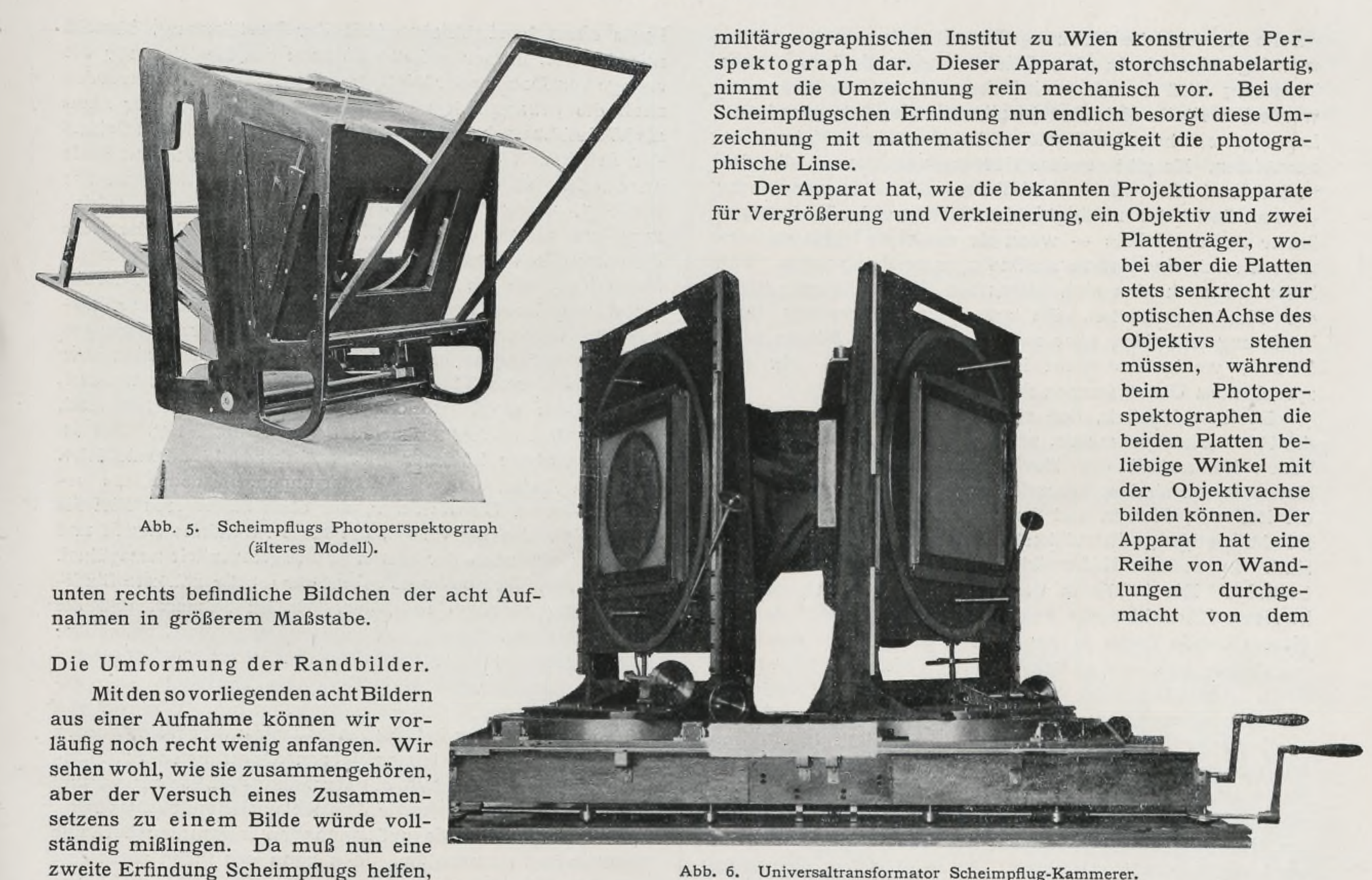


Abb. 5. Scheimpflugs Photoperspektograph (älteres Modell).

Abb. 6. Universaltransformator Scheimpflug-Kammerer.

unten rechts befindliche Bildchen der acht Aufnahmen in größerem Maßstabe.

Die Umformung der Randbilder.

Mit den so vorliegenden acht Bildern aus einer Aufnahme können wir vorläufig noch recht wenig anfangen. Wir sehen wohl, wie sie zusammengehören, aber der Versuch eines Zusammensetzens zu einem Bilde würde vollständig mißlingen. Da muß nun eine zweite Erfindung Scheimpflugs helfen, der Photoperspektograph, der seine Entstehung verdankt der Entdeckung der optischen Gesetze der schiefen Transformation durch Scheimpflug, d. h. der Umformung perspektivischer Ansichten durch die photographische Linse. Bei diesem Apparat verweilen wir etwas länger, da sich auch sicher einmal beim Architekten und Künstler viele Verwendungsmöglichkeiten für ihn finden werden. Die Umformung der perspektivischen Ansichten, z. B. von unseren Baudenkmälern, von denen oben schon die Rede war (Meßbildanstalt), erfolgte vermittelst sehr verwickelter photogrammetrischen Konstruktionen. Eine ganz erhebliche Vereinfachung stellte der von der Firma Zeiß und dem k. und k. Hauptmann Ed. Ritter von Orel im militärgeographischen Institut zu Wien konstruierte Perspektograph dar. Dieser Apparat, storchschnabelartig, nimmt die Umzeichnung rein mechanisch vor. Bei der Scheimpflugschen Erfindung nun endlich besorgt diese Umzeichnung mit mathematischer Genauigkeit die photographische Linse.

Der Apparat hat, wie die bekannten Projektionsapparate für Vergrößerung und Verkleinerung, ein Objektiv und zwei Plattenträger, wobei aber die Platten stets senkrecht zur optischen Achse des Objektivs stehen müssen, während beim Photoperspektographen die beiden Platten beliebige Winkel mit der Objektivachse bilden können. Der Apparat hat eine Reihe von Wandlungen durchgemacht von dem Modell, welches eine Umformung zuließ nur unter einem feststehenden Winkel der Platten zur Objektivachse und in einer gegebenen Größe bis zu dem Universaltransformator Scheimpflug-Kammerer, welcher für jeden beliebigen Neigungswinkel und für jede Größe einstellbar und außerdem für gewöhnliche Vergrößerungen und Verkleinerungen bei selbsttätiger Einstellung auf Bildschärfe verwendbar ist. An genauen Längen- und Kreisteilungen ist eine scharfe Einstellung aller Teile möglich. Die beigegebene Abbildung 5 zeigt ein älteres Modell, die Abbildung 6 den jetzt im Gebrauch befindlichen Universaltransformator.

(Schluß folgt.)

BEITRAG ZUM WOHNUNGSWESEN IN DEN VEREINIGTEN STAATEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG VON NEW YORK.

Von Stadtbaumeister ERWIN NEUMANN, Charlottenburg.

Bei der Beurteilung der Wohnungsverhältnisse eines Landes wird man grundsätzlich nach zwei Richtungen unterscheiden müssen, welcher Art sind die Wohnstätten für den Bodensatz der Bevölkerung und welcher Art diejenigen des Arbeiterstandes, desjenigen Standes, der sich erst infolge der Industrialisierung gebildet hat, und der durch seine

rasche Zunahme die Wohnungsfrage (housingproblem of the working classes) in den Städten aufgerollt hat. Diese Trennung muß aus dem einfachen Grunde vorgenommen werden, weil es sich fast in allen Ländern als unmöglich herausgestellt hat, dem Proletariat einwandfreie Wohnungen anzubieten. Es gibt gewisse Bevölkerungsklassen, die sich in Luft und Licht nicht wohlfühlen, und die immer wieder — man findet das bestätigt in den Berichten der Wohnungsämter unserer Städte — wenn sie aus einer Spelunke vertrieben sind, eine andere ausfindig zu machen wissen. Von ihnen unterscheiden sich wesentlich die Bevölkerungsteile der Minderbemittelten, die zwar eine Besserung ihrer Wohnung erstreben, aber mit ihren geringen Mitteln nicht überall, wenigstens nicht in den Großstädten, ein entsprechendes Unterkommen finden.

Es ist erklärlich, daß sich gerade in den Großstädten des Proletariat ansammelt, und daß es sogar einen wesentlichen Bestandteil der Bevölkerung ausmacht. In den Kulturstaaten sind es besonders die zugewanderten Völker, die Italiener, Slawen und die russischen Juden, die in den minderwertigen, übervölkerten Behausungen anzutreffen sind. In unseren Hafenstädten findet man das besonders bestätigt. Die Städte in den Vereinigten Staaten machen in dieser Hinsicht keine Ausnahme, im Gegenteil; denn in diesem Lande findet ja heute noch bekanntlich eine Einwanderung statt, wie an keiner anderen Stelle der bewohnten Erde. Außerdem sind in den letzten Jahren an Stelle der auf einer höheren Kulturstufe stehenden germanischen Rassen — Deutsche, Norweger, Irländer — die Italiener, Slawen und russischen Juden getreten. Weiterhin stellt die farbige Rasse einen großen Bruchteil der Bevölkerung in den Vereinigten Staaten. Sie hat sich bisher zu keiner hohen Stufe der Gesittung aufgeschwungen; der Weg dorthin wird ihr auch nicht gerade erleichtert. Es wird daher niemanden befremden zu erfahren, daß in den Städten Nordamerikas gerade diese Bevölkerungsklassen, die man zum Proletariat rechnen muß, in den minderwertigsten Wohnungen anzutreffen sind. Diesen Punkt darf man nicht aus den Augen lassen, wenn man die amerikanischen Verhältnisse richtig beurteilen will.

Es besteht nun kein Zweifel, daß der ungünstige Bericht der Wohnungskommission in Philadelphia, aus dem Professor Gurlitt in No. 11 des „Städtebau" unter der Überschrift „Beitrag zum Städtebau in Nordamerika" Mitteilungen macht, sich in erster Linie auf die Wohnungsverhältnisse der von mir als Proletariat gekennzeichneten Bevölkerungsklassen bezieht. Ich habe wenigstens an Ort und Stelle diesen Eindruck gewonnen. Bedeutende Mißstände sind in Philadelphia, das sonst den Beinamen „Stadt der Heime" führt, zweifellos vorhanden. Der Sekretär des dortigen Wohnungsamtes, Ph. Bernhard Newman, glaubt nach seinen Feststellungen nachweisen zu können, daß durch die gesundheitgefährdenden Wohnungsverhältnisse, insbesondere in der Altstadt und den Hafenbezirken, jährlich 9000 Menschen zugrunde gehen, die man in besseren Wohnungen hätte am Leben erhalten können.

Nicht viel besser ist es mit den Wohnverhältnissen in New York bestellt, der Einfallspforte für die Einwanderung nach Nordamerika, über die gleichfalls Professor Gurlitt in dem genannten Aufsatze unter Hinweis auf amtliche Feststellungen ein vernichtendes Urteil fällt. Der älteste Teil der Stadt auf der Südspitze von Manhattan beherbergt noch heute einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung, obwohl mit der Zeit immer größere Flächen des Bezirkes für die Anlage von Docks oder Wolkenkratzern niedergelegt worden sind, die bekanntlich nur als Geschäftshäuser, aber nicht als Wohnhäuser benutzt werden, und in denen nach Schluß der Arbeitszeit außer dem Reinigungspersonal keine Seele anzutreffen ist. Man findet eben auch in Manhattan das bestätigt, worauf Eberstadt immer ganz besonders hinzuweisen pflegt, daß die City in allen Großstädten am dichtesten bevölkert ist. Einige bevorzugte Straßen in Manhattan, wie Broadway, Wallstreet, Teile der Churchstreet und Broadstreet, sind mit Banken und Geschäftshäusern bebaut; hier sind die großen Wertsteigerungen vor sich gegangen; in allernächster Nähe finden sich aber die schlechtesten Viertel, die Juden- und Chinesenviertel, die Gebiete, wo Unsittlichkeit und Laster ungestört sind, und das Verbrechertum seine Schlupfwinkel hat. Bis zu 1000 Einwohner kommen hier auf das Hektar Stadtfläche. Daneben finden sich die Behausungen, in denen die bedauernswerten Einwanderer, die ohne besonderes Ziel die Neue Welt betreten haben, die erste Aufnahme finden und von dort aus nach der ersten Arbeitsgelegenheit ausspähen.

Solchen Verhältnissen gegenüber ist die stärkste Stadtverwaltung ziemlich machtlos. Es ist bekannt, daß die amerikanischen Städte, am meisten New York, unter der Rückständigkeit ihrer Verwaltungen leiden. Nichtsdestoweniger hat man in New York die Mißstände klar erkannt und versucht, etwas dagegen zu tun. Wie mir von Wohnungspolitikern in New York auseinandergesetzt worden ist, sind die in den letzten Jahren ausgeführten Brückenbauten über den Ostfluß, die Manhattan-Williamsburg, und Queensborobrücke mit der Absicht unternommen worden, Ausfallspforten für die auf Manhattan zusammengedrängte Bevölkerung zu schaffen. Man kann von ihnen nicht eine sofortige Besserung verlangen, aber man darf wohl annehmen, daß diese Anlagen eine weitere Verdichtung der Bevölkerung aufhalten werden. Auch die Erweiterung des Schnellbahnnetzes von Groß-New York die $1\frac{1}{2}$ Milliarden verschlingen wird, ist ganz besonders dazu ausersehen, die Verbindungen Manhattans mit den Wohnstädten zu verbessern und damit die Übervölkerung zu mildern. Aber alle diese Mittel werden nicht in der Lage sein, vollen Wandel zu schaffen, da ein beträchtlicher Teil der Insassen der Altstadt auf einer zu niedrigen Stufe stehen, als daß man ihnen die Notwendigkeit besserer Verhältnisse beibringen kann.

Mit der Schilderung der Zustände von Philadelphia und New York, wie sie Professor Gurlitt in dem schon erwähnten Aufsatz gibt, ist keineswegs die Wohnungsart in den amerikanischen Städten erschöpfend behandelt. Es ist zweifellos dankenswert, darauf aufmerksam gemacht zu haben, daß die gleichartigen unerfreulichen Zustände im Wohnwesen auch in der Neuen Welt anzutreffen sind. Es ist aber nicht angängig, die amerikanischen Wohnungsverhältnisse nur nach diesen Feststellungen zu beurteilen. Das wäre dasselbe, als ob man für die Verhältnisse von Berlin ausschließlich die bekanntenWohnungsuntersuchungen der Ortskrankenkassen für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker von Berlin zugrunde legen wollte.

Die Wohnungsfrage beschäftigt sich nicht nur mit den Behausungen des Proletariats, sondern eigentlich vielmehr



Abb. 7. Vermessungsplan der Stadt Philadelphia.

mit dem Heim des Arbeiters, des kleinen Beamten und Angestellten, der bei einem sicheren, bestimmten Einkommen eine entsprechende gesunde Wohnung haben muß. Unter der Lösung der Wohnungsfrage ist wohl mehr die wirtschaftliche Aufgabe gestellt, jedem die Behausung zu verschaffen, die er nach seinem Einkommen bestreiten kann, und die ihm die Gründung einer eigenen Familie gestattet, wobei ein Mindestmaß an Luft, Licht und Raum gefordert werden muß. Je nachdem wie dieses Mindestmaß beschaffen ist, ob es sich z. B. als Hofwohnung im fünfstöckigen Miethaus oder im Eigenhaus befindet, wird man entscheiden müssen, wieweit in einem Lande die Wohnungsfrage gelöst ist.

Wir wissen, daß die minderbemittelten Bevölkerungsklassen, die etwa 75 v. H. der Familien in den Großstädten ausmachen, in Deutschland, Österreich und Frankreich auf Wohnungen in den sogenannten Mietkasernen, zum Teil auf die Hofwohnungen angewiesen sind. Bei aller Anerkennung des Fortschrittes, der im Hausbau bei uns zu verzeichnen ist, hat man sich doch davon überzeugt, daß diese Wohnform als eine befriedigende nicht angesehen werden kann. Es entsteht eine zu dichte Zusammendrängung der Bevölkerung, die ernste Schädigungen der Bewohner im Gefolge hat (z. B. Entwicklung des Nachwuchses) und zu sehr von der Natur entfremdet. Wie liegen die Verhältnisse in dieser Hinsicht nun in den amerikanischen Städten?

Der amerikanische Nationalökonom Frank. J. Goodnow gibt an (Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. 123), daß 64,4 v. H. der Familien auf dem Lande und 36,6 v. H. der Familien in den Städten von über 100000 Einwohnern in eigenen Häusern wohnen. Für einzelne Städte sind diese Zahlen nach der angegebenen Quelle:

Boston	etwa 1600000	Einwohnerzahl	18,9 v. H.
Chikago	„ 2600000	„	25,1 „ „
Philadelphia	„ 1600000	„	22,1 „ „
Detroit	„ 325000	„	39,0 „ „

Nach einer Angabe in der Zeitschrift für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik 1913 kommen in Groß-New York 13,7, in Chikago 8,8, in Philadelphia 5,4, in Boston 8,4, in Pittsburg 6,3 und in Baltimore 5,7 Personen auf ein Haus.

Welche Behausungsziffern für das Deutsche Reich ermittelt worden sind, lehrte eine eindrucksvolle Tafel auf der Baufachausstellung in Leipzig. Es sind festgestellt worden:

für Berlin	77	Personen auf ein Haus.
„ Breslau	52	„ „ „ „
„ Leipzig	35	„ „ „ „
„ Halle	26	„ „ „ „
„ Frankfurt a. M.	20	„ „ „ „
„ Lübeck	10	„ „ „ „

Aus dieser Gegenüberstellung ist sofort der Schluß berechtigt, daß das Kleinhaus, das Einfamilienhaus in größerem Umfange als bei uns die Wohnstätte des Amerikaners sein muß. Das findet man auch bestätigt, sobald man sich aus den Geschäftsstädten in die Wohnstädte begibt. Hier herrscht das Einfamilienhaus vor, entweder als Reihenhaus oder als Doppelhaus oder als einzelstehender Bau. Mit Beispielen aus Philadelphia möchte ich das belegen. Textbild 7 gibt einen Ausschnitt aus dem Neuvermessungsplan dieser Stadt wieder. Dieser Stadtteil liegt genau nördlich des Mittelpunktes der Geschäftsstadt, nur $2^1/_4$ km vom Rathaus entfernt, d. h. innerhalb des inneren Viertels des bebauten Stadtgebietes. Wie man an der Aufteilung deutlich erkennen kann, ist er ausschließlich mit Einfamilienhäusern bedeckt. Die Frontlängen der Baublöcke, die vom Landmesser eingetragen sind, betragen etwa 125 m, die Tiefe etwa 45 bis 53 m. Die Breite der einzelnen Hausgrundstücke ergibt sich zu rund 5 m. Jedes



Abb. 8. Straße mit Einfamilienhäusern in Philadelphia.

Hausgrundstück hat demnach etwa 9 Quadratruten Flächeninhalt. Sie sind an der Bauflucht bis zu ein Drittel oder bis zur Hälfte der Tiefe bebaut, in der Mitte gleichlaufend mit den Langseiten zieht sich ein schmaler Gang entlang, der als Zugang zu den Wirtschaftshöfen dient (alley genannt).

Die Häuser sind zweigeschossig und haben vier Zimmer. Zumeist sind sie unterkellert. An der Hinterfront befindet sich ein geräumiger Balkon, der in der heißen Jahreszeit zum Schlafen benutzt werden kann. Vielfach findet man auch an der Vorderfront eine Veranda (porch), über die man den Hauseingang erreicht. Textbild 8 möge den Anblick einer solchen Straße veranschaulichen.

Ganze Blocks oder größere Teile werden von einem Bauunternehmer hergestellt. In der äußeren Gestalt gleicht dann meist ein Haus dem anderen. Es kann nicht geleugnet werden, daß dadurch die Straßen ein eintöniges Aussehen erhalten. Die geringste Straßenbreite ist in Philadelphia auf 9 m festgesetzt. Da die Gebäude aber kaum mehr als 8 m Höhe haben, so ist gegen dieses Maß nichts einzuwenden, zumal solche Straßen einen Verkehr nicht haben. Im allgemeinen sind aber die Straßen breiter, etwa 15 m. Diese Straßen können an den Bordkanten mit Bäumen bepflanzt werden, auch werden Rasenstreifen vor den Bauflucht angelegt, die vom Grundeigentümer herzustellen und zu unterhalten sind (parking genannt). Eine solche Straße möge Textbild 9 veranschaulichen. Die neuen Wohngebiete Philadelphias sind in dieser Weise in großem Umfange angelegt und bebaut. Der Preis des Einfamilienreihenhauses schwankt zwischen 3000 bis 5000 $, in deutsche Währung umgerechnet etwa 12 000 bis 15 000 Mk. Man darf aber dem $ nur einen Kaufwert von etwa 2 bis 2,5 Mk. beimessen, so daß sich dann ein Wert von 7000 bis 12 000 Mk. ergibt. Im allgemeinen werden die Häuser verkauft. Eine geringe Anzahlung von 100 bis 200 $ genügt zum Erwerb eines Hauses. Der Rest wird in geringen monatlichen Teilbeträgen abgezahlt.

Mit dieser Art der Hausformen sind alle die Vorteile verbunden, die aus sozialen Gründen erstrebenswert sind. Der geringe Kaufpreis ermöglicht es dem kleinen Manne, mit seinen Ersparnissen eigenen Grund und Boden zu erwerben. Das fördert die Seßhaftigkeit und den Familiensinn und hält die Bewohner vom Wirtshaus fern. Außerdem bleibt die Wohndichte in den zulässigen Grenzen, etwa 300 Seelen kommen auf das Hektar Fläche.

Philadelphia ist nun keineswegs etwa eine rühmliche Ausnahme unter den amerikanischen Städten. Im Gegenteil, je weiter man sich nach dem Westen der Vereinigten Staaten begibt, in um so größerem Umfange findet man die Kleinhausformen als die üblichen Wohnformen in den Städten vor. Die westlichen Städte bevorzugen dabei noch mehr den Einzelbau oder das Doppelhaus. Wohnviertel in dieser Art bebaut habe ich in den Städten Washington, Pittsburg, Chikago, Boston und Brooklyn angetroffen. Sie machen einen besonders freundlichen Eindruck. Die Gebäude selbst sind in ihren äußeren Formen sehr schlicht, zum größeren Teile sind sie noch in Holz erbaut. Sie sind aber in einem beträchtlichen Abstande voneinander errichtet, ohne daß sie durch Umwehrungen unter sich oder gegen die Straße abgeschlossen sind, vielmehr sind sie allseitig von Rasen umgeben, der von Bäumen, Sträuchern oder Blumenbeeten unterbrochen wird. Das Fehlen jedes Abschlusses nimmt den Anlagen das Zurückhaltende, Un-

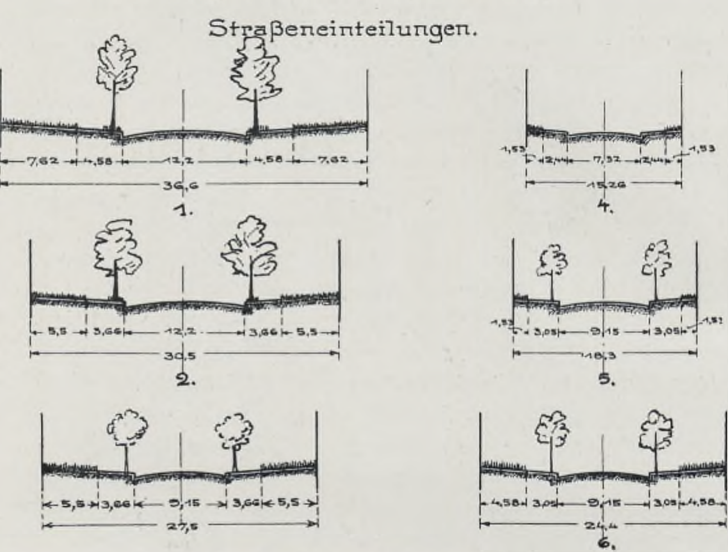


Abb. 9. Straßenprofile in Philadelphia.

freundliche, das uns in unseren Villenvierteln entgegentritt, in denen jedes Haus mit den unförmigen Vorgartengittern umgeben sein muß.

Der Wert solcher Villengrundstücke wird auf etwa 15 000 $ im Durchschnitt angegeben, also etwa 35 000 bis 40 000 Mk. Der Kreis der Familien, die allerdings solche Häuser besitzen, ist an sich nicht so groß wie bei den zuerst genannten Reihenhäusern, weil ja immerhin Vermögen oder ein beträchtliches Einkommen zu dem Erwerb eines solchen Hauses gehört. Aber darin liegt der Unterschied gegenüber den Verhältnissen bei uns, daß alle, die in der Lage sind, etwas mehr als unbedingt notwendig für ihre Wohnung aufzuwenden, etwa 1000 Mk. und darüber, auf diese Wohnhausform angewiesen sind, weil die Miethäuser für mittlere und größere Wohnungen keine Verbreitung gefunden haben. Es ist unbestritten, daß so manche Familie aus den Kreisen der Arbeiter und des Mittelstandes in den Vereinigten Staaten sich des Besitzes eines Eigenheimes erfreut, für die bei uns nur eine Wohnung in einer Mietkaserne in Frage kommt. Dieser Zustand springt dem Fremden sofort in die Augen. Er hat wohl auch die Veranlassung gegeben, daß die Wohnungsverhältnisse in den Vereinigten Staaten über die Gebühr gelobt und gerühmt worden sind, obwohl auch hier, wie ich anfangs erwähnt habe, vieles im argen liegt. Zweifellos gewinnt man den Eindruck, daß die statistischen Angaben über die Verteilung im Eigenheim und die Behausungsziffer, die ich zuvor erwähnt habe, mit der Wirklichkeit in Einklang stehen. Wenn man das aber als erwiesen ansehen muß, dann ist auch der Schluß berechtigt, daß die Wohnverhältnisse in den Vereinigten Staaten im Durchschnitt besser sind als bei uns.

Es liegt nun nahe, zu untersuchen, auf welche Ursachen die Ausbildung der Flachbauweise in den amerikanischen Städten zurückzuführen ist. In erster Linie wird man anführen müssen, daß der Grund für die heutigen Großstädte zu einer Zeit — in der Mitte des 19. Jahrhunderts — gelegt worden ist, als die Einwanderung zum größten Teile aus dem Britischen Reiche und aus Deutschland stattgefunden hat. Der englische Einfluß auf die Gestalt der Wohnstädte ist daher unverkennbar. Aber auch in Deutschland hat

damals das Eigenhaus vorgeherrscht, so daß auch die deutschen Einwanderer in der Neuen Welt an der heimischen Hausform gleich den Briten festhalten konnten. Noch heute sind in den älteren Städten ganze Bezirke der Kleinhaus-siedelungen nur von Deutschen bewohnt.

(Schluß folgt.)

DURCHBRUCH KURFÜRSTENDAMM.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Unter der Flagge des Architektenausschusses Groß-Berlin hat Professor Bodo Ebhardt aufs neue die Frage angeregt, wie die gefährliche Ecke an der Hitzigstraße im Zuge Tiergartenstraße—Kurfürstendamm zu Berlin umgangen werden könne. Bekanntlich war schon im Jahre 1905 der Gedanke aufgetaucht, die Leipziger Straße in gerader Linie bis zum Kurfürstendamm zu verlängern, indem das sogenannte Tiergartenviertel zwischen der Bellevue- und Tiergartenstraße einerseits, der Potsdamer, Königin-Augusta- und Corneliusstraße andererseits der Länge nach aufgeschnitten werden sollte, beginnend am Potsdamer Platz beim Kaffeehause Josty und endigend an der Corneliusbrücke des Landwehrkanals. Diese Durchbruchstraße würde das Gelände des Wilhelmsgymnasiums und die Viktoriastraße durchquert haben, dann der Margaretenstraße gefolgt sein, um weiterhin die Bendler-, Regenten-, Hohenzollern- und Friedrich-Wilhelmstraße zu überkreuzen. Der Plan sah eine Straße von 24 bis 32 m Breite vor, zum Teil mit Laubengängen für Schauauslagen der Geschäftshäuser, denn die Straße sollte der gestiegenen Nachfrage nach Ladengeschäften genügen, die nunmehr in die Bellevuestraße gedrängt worden sind. Die Errichtung des Rheingoldbaues und des darauf gefolgten Esplanadehotels sowie die fortgesetzte Aufschließung der großen Parkanlagen mit alsbald bebauten Privatstraßen haben abgesehen davon, daß der Stadtgemeinde zunächt die Aufwendung von rund 83 Millionen Selbstkosten (der Erlös war auf 126 Millionen berechnet, so daß sich ein Gewinn von 43 Millionen ergeben sollte) zugemutet wurde, ein näheres Eingehen auf den Gedanken vereitelt. Daß dieser Gedanke aber etwas Bestechendes hat, geht daraus hervor, daß er von Professor Albert Fraenkel in der Beilage „Groß-Berlin" der Vossischen Zeitung vom 30. Oktober 1913 wiederum vorgeschlagen wurde.

Mit einem anderen Anfangspunkte hatte bekanntlich auch Hermann Jansen in seinem Wettbewerbsentwurfe für Groß-Berlin einen Durchbruch des Tiergartenviertels geplant in der Absicht, den Potsdamer Platz zu entlasten, indem er unter Zurückschiebung des Potsdamer Bahnhofs nach Süden einen Verkehrszug nach dem Osten parallel zur Leipziger Straße vorschlug, so daß die neue Straße nach Westen hin mit der Eichhorn- und Margaretenstraße begonnen hätte, um dann ebenfalls alle die Querstraßen des Tiergartenviertels zu durchschneiden. Gleichzeitig machte er aber, und zwar als in erster Linie zu empfehlen, den Vorschlag, von der Tiergartenstraße aus zwischen Hohenzollern- und Friedrich-Wilhelmstraße eine Schrägverbindung zur Corneliusbrücke herzustellen.

Einen ähnlichen Gedanken bietet nun die vorliegende Schrift, nur mit dem Unterschiede, daß er in fast geradliniger Verlängerung der vom Kemperplatze herkommenden Tiergartenstraße schon von der Bendlerstraße ab eine neue Straße durchbrechen und da, wo die Fortsetzung der Tiergartenstraße und diese neue Straße sich gabeln, einen Platz anlegen will, auf dem unter Umständen ein Kunstausstellungspalast zu errichten wäre. Der Vorschlag wird ebenfalls durch einen Kostenanschlag gestützt, der den Wert der anzukaufenden Grundstücke auf rund 53 Millionen Mark ermittelt, von denen durch Verkauf nach Umlegung 32 Millionen wieder eingebracht werden könnten, sodaß die reinen Grunderwerbskosten rund 21 Millionen betragen würden, wozu noch die Kosten der Straßenherstellung usw. zu rechnen wären.

Großzügige Gedanken — das läßt sich nicht leugnen und auch erfreuliche um deswillen, weil sie uns zeigen, woran es uns immer noch fehlt! Angesichts der auf der Leipziger Baufachausstellung wieder ausgegrabenen Pläne von August Orth, der die Entwicklung Berlins mit sicherem Blick vorausgeschaut hatte, durfte uns wohl die Empfindung beschleichen, als ob wir den Mut zu derartigen Planungen verloren hätten! Denn der Wettbewerb „Groß-Berlin" und die darauf gefolgte Städtebau-Ausstellung 1910 scheint fast die umgekehrte Wirkung gehabt, einen mehr lähmenden statt anfeuernden Einfluß auf die verantwortlichen Stellen ausgeübt zu haben, vielleicht weil der Vorschläge zu viele und zu großartige waren. Der Kleinmut muß aber überwunden werden, und darum freuen wir uns über die erneute Anregung. Dem Vernehmen nach sollen im Architektenausschusse noch andere, auch bescheidenere Vorschläge erörtert worden sein, die dem Verfasser dieser Zeilen unbekannt geblieben sind. Jedenfalls ist der von Ebhardt als der beste gutgeheißen worden. Ob dieser aber Aussicht auf Verwirklichung hat, dürfte mancherlei, in den Tageszeitungen wie in Fachkreisen laut gewordenen Äußerungen zufolge immerhin zweifelhaft sein. Die Anregung bringt deshalb der Öffentlichkeit gegenüber die Verpflichtung mit sich, weiter zu prüfen, was im Bereiche der Möglichkeit liegt.

Auf die Durchführung einer geraden Linie nach amerikanischem Muster kommt es wohl weniger an, wenn auch der Automobilverkehr mehr als jeder andere klarsichtige Straßenzüge gebraucht. Wie können solche geschaffen werden, ohne allzugroße Durchbrüche, und ohne den Charakter des Tiergartenviertels allzustark zu ändern?

Dernburgs Plan, den Landwehrkanal zu überwölben und darauf eine breite Verkehrsstraße zu legen, ist bekannt. Doch wer erschrickt nicht bei diesem Gedanken! Wer einmal den Blick die grüngerahmte Wasserfläche des Kanals entlanggleiten ließ, wenn sie die untergehende Sonne vergoldet, der weiß, daß wir diese Schönheit nicht missen können, gehört sie doch zu den Glanzstücken der Stadt, deren wir nicht allzuviele haben (Unter den Linden mit Brandenburger Tor, Luisenstädtischer Kanal mit Michaelskirche, Berliner Straße in Charlottenburg mit Schloß und Rathausturm). Doch wäre die Corneliusstraße sowohl als auch das Lützowufer am Kanal entlang noch einer Verbreiterung fähig — durch Einschränkung der Vorgärten;

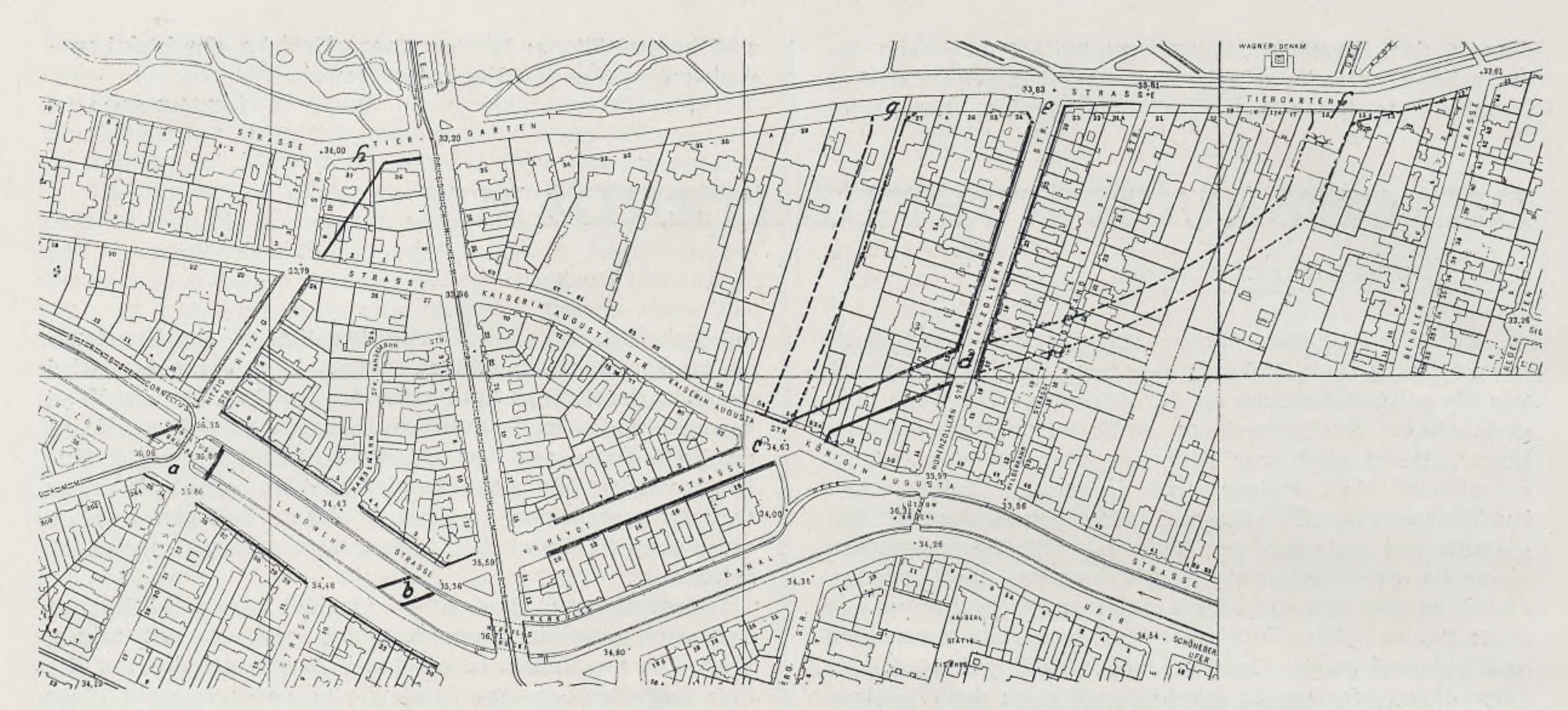


Abb. 10. Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der Tiergartenstraße und des Kurfürstendammes zu Berlin.

ihre Fortsetzung fänden beide in der Von-der-Heydt-Straße, wo ebenfalls noch Vorgärten Raum bieten; an der Ecke der Hohenzollernstraße einerseits und an der Corneliusbrücke andererseits fängt erst die Schwierigkeit an. Betrachten wir zunächst die Corneliusstraße — vgl. Textbild 10 —, so wäre, um ein bequemeres Einschwenken in den Kurfürstendamm zu erreichen, die Corneliusbrücke, die sehr schmal und auf die Hitzigstraße gerichtet ist, durch eine breitere oder mit Rücksicht auf den Kanalverkehr zweigeteilte Brücke (wie an der Potsdamer Brücke) zu ersetzen, die sich sowohl nach der Hitzigstraße als auch nach der Keithstraße (auch eine gefährliche Ecke!) zu öffnen und zugleich die Achse des Kurfürstendamms fortzusetzen hätte. Wählt man aber das Lützowufer — und das scheint einem Gerüchte zufolge, nach dem der Berliner Magistrat gegen die Absicht der Großen Straßenbahngesellschaft, die jetzt schon von der Lichtensteinallee bis zur Corneliusbrücke in der Corneliusstraße verlaufende Straßenbahn bis zur Friedrich-Wilhelm-Straße durchzuführen, Einspruch erhoben haben soll, um den Charakter der Wohnstraße zu wahren, eher in Frage zu kommen —, so wäre die Umbrechung der Blockspitze zwischen Kurfürstendamm und Keithstraße weiter zurückzurücken, so daß hier ein den Knick im Verkehrszuge erweiternder Platz entstünde, und vom Lützowufer über den Kanal eine neue Brücke (siehe b im Zuge a—c des Textbildes) im Zuge der Von-der-Heydt-Straße zu schlagen sein, um die scharfe Wendung an der Herkulesbrücke zu vermeiden, die ohnehin durch den von Moabit, dem Vorgarten nach dem Lützowplatze und der Tauentzienstraße hinziehenden Verkehr reichlich belastet ist.

Ließe sich die eine Schwierigkeit also mit verhältnismäßig einfachen Mitteln (in der Hauptsache Verbesserung und Vermehrung der Brückenübergänge) überwinden, so steht es schlimmer mit der anderen, weil sie größere, unter Umständen sehr viel größere Opfer erfordern würde. Schon jetzt durchzieht ein lebhafter Automobilverkehr die Hohenzollernstraße von bzw. nach der von-der-Heydt-Straße, obwohl der Übergang von der einen zur anderen durch die scharfe Ecke an der Königin-Augusta-Straße sehr beengt ist. Diese Ecke müßte mindestens kräftig abgestumpft werden. Besser wäre es jedoch und auch wohl mit geringeren Aufwendungen zu erreichen, die von-der-Heydt-Straße über die Königin-Augusta-Straße hinaus schräg bis zur Hohenzollernstraße durchzubrechen (c—d). Es verbliebe dann immer noch ein gut verwertbarer Dreiecksblock, und um die zum Durchbruch erforderlichen Häuser wäre es an beiden Straßen nicht Schade. Die Hohenzollernstraße könnte auf Kosten der beiderseitigen Vorgärten verbreitert und ihre Einmündung in die Tiergartenstraße (bei e) leicht erweitert werden. Es würde sich dann ein Verkehrszug a b c d e ergeben (erster Vorschlag).

Soll aber radikaler vorgegangen werden, so wäre der Durchbruch über die Hohenzollernstraße fortzuführen, wobei hier sowohl als auch in der Hildebrandtschen Privatstraße nur anspruchslose Häuser älteren Datums zu beseitigen sein würden, bis zu dem einen neuen Ausgang nach der Tiergartenstraße bietenden zum Teil noch unbebauten Grundstück No. 16. — Bis zur Bendlerstraße durchzubrechen, würde die Niederlegung einiger wertvoller Häuser (z. B. von Messel) erfordern. Dann entstände der Verkehrszug a b c d f (der zweite und radikalste Vorschlag!). Durch diese Durchbruchsstraße würde der Block nicht viel anders aufgeschnitten werden, wie schon andere des Tiergartenviertels durch Wohnstraßen, sodaß die Entstehung einer Geschäftsstraße kaum zu befürchten sein dürfte.

Einfacher wäre es jedoch der Mündung der Von-der-Heydt-Straße gegenüber von der Königin-Augusta-Straße herüber zur Tiergartenstraße eine neue Straße über das Parkgrundstück No. 28 anzulegen von c nach g (dritter Vorschlag).

Während nun in der Vossischen Zeitung vom 31. Mai d. J. (Erste Beilage des Morgenblattes) ein Aufsatz „Berliner Verkehrsprojekte“ des Geh. Baurat H. Techow von all derartigen Durchbrüchen des Tiergartenviertels überhaupt nichts wissen — solange wenigstens nicht die Tiergarten- bzw.

Lennéstraße mit Durchbrechung der Gärten der Reichsämter über die Königgrätzer Straße in das Innere der Stadt hineingeführt werden kann — und den Verkehr von der Hitzigstraße durch die Hofjägerallee über den Großen Stern nach der Charlottenburger Chaussee und dem Brandenburger Tor ablenken will, was übrigens mit dem jetzt die Voßstraße benutzenden Verkehr nicht gelingen dürfte, so gehen Herrn Professor Gustav Schimpff in Aachen (siehe Vossische Zeitung vom 8. Juni d. J., Beilage des Morgenblattes) die Durchbruchsvorschläge noch nicht weit genug, indem er auf den schon im Wettbewerb Groß-Berlin am Eberstadt-Möhring-Petersen glänzend zum Ausdruck gebrachten Vorschlag zurückgreift, die Lennéstraße mit der Französischen Straße zu verbinden und damit einen großen Verkehrszug vom Alexanderplatz bis zum Bahnhof Halensee zu schaffen. In unserer Zeitschrift ist dieser Gedanke stets auf das wärmste befürwortet, worden und im Grunde seines Herzens soll auch der Berliner Polizeipräsident dafür eingenommen sein. Lange wird es aber wohl noch währen, bis er Gemeingut wird. Ob der Durchbruch aber über oder, wie der Regierungs- und Baurat C. Davidsohn in der Vossischen Zeitung vom 12. Juni (Erste Beilage des Abendblattes) will, unter der Erde zustande kommen wird — jedenfalls dürfte seiner Verwirklichung durch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der Tiergartenstraße bis zur Corneliusbrücke nur vorgearbeitet werden.

Am einfachsten könnte man schließlich die gefährliche Ecke der Hitzigstraße bei h (vierter Vorschlag) dadurch umgehen, daß die östliche Bauflucht des ebenfalls durch Beseitigung der Vorgärten verbreiterungsfähigen, vom Kanal bis zur Rauchstraße reichenden Teiles der Hitzigstraße bis zur Tiergartenstraße durchgeführt (jetzt macht sie an der Rauchstraße einen Knick nach entgegengesetzter Richtung), d. h. daß die Ostseite des von Rauch- und Tiergartenstraße bzw. Hitzig- und Friedrich-Wilhelm-Straße umschlossenen Blocks angeschnitten würde, wenn man sich nicht entschließen sollte, den Block zur Schaffung eines Verkehrsplatzes vielleicht ganz fortzunehmen. Ein ähnlicher Vorschlag ist, kurz nachdem diese Zeilen niedergeschrieben waren, in den Zeitbildern der Vossischen Zeitung vom 24. Mai d. J. von Dipl.-Ing. Ruhemann gemacht worden, allerdings mit gleichzeitiger Vorrückung der westlichen Bauflucht der Hitzigstraße, wodurch der Vorteil einer platzartigen Erweiterung dieses wichtigen Verkehrspunktes wieder verloren ginge.

Diese Vorschläge haben nur den Zweck zu zeigen, daß diese Frage eingehenden Studiums wert ist, ihre Lösung aber auch bald in Angriff genommen werden muß, bevor alle Möglichkeiten verbaut sind.

NEU EINGEGANGENE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

DIE VERKEHRSABWICKLUNG AUF PLÄTZEN UND STRASSENKREUZUNGEN. Untersuchungen über die Lage und Durchbildung städtischer Straßenschnittpunkte im Verkehrsinteresse. Von Dr.-Ing. G. Roth, Oberingenieur. Mit 99 Abbildungen. Martin Boerner, Halle a. d. S., 1913. Broschiert 5 Mk.

ILLUSTRATION ZUR TEUERUNGSFRAGE. III. Bodenreform und Baurecht, Einkommen und Besitz in Basel, Volkswirtschaftliche Linien 1851—1911. Von Ed. Werdenberg, Basel 1913. 1 Mk. 1,25 Fr.

ERHALTENSWERTE BÜRGERLICHE BAUDENKMÄLER IN DRESDEN von W. Mackowsky. Festschrift, der II. Gemeinsamen Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz, Dresden 1913, dargeboten vom Verein für Geschichte Dresdens. Verlag von C. Heinrich in Dresden-N. 1913. Mit 20 Lichtdrucktafeln.

WIEVIEL MENSCHEN VERMAG DAS VORORTGEBIET BERLINS UNTER DER JETZIGEN BAUKLASSENORDNUNG AUFZUNEHMEN? Eine statistische Untersuchung im Auftrage des Architekten-Ausschusses Groß-Berlin. Durchgeführt von Ernst Biedermann, Kgl. Eisenbahnbauinspektor a. D. zu Charlottenburg. Herausgegeben vom Unterausschuß für Statistik. Berlin-Grunewald, Burgverlag, G. m. b. H., 1913.

THE RECORD Hampstead Garden Suburb. Vol. II No. VII. February 1914. One Penny.

THE JOURNAL OF THE LONDON SOCIETY No. 2. January 1914. One Shilling.

DAS EINFAMILIENHAUS auch für den kleinen Mann. Erläuterungen zu der Kleinhaussiedelung in Spandau der Gemeinnützigen Aktiengesellschaft für Kleinhausbau. Herausgegeben von Paul Schlegel.

DAS EIGENHEIM FÜR STEIERMARK. Auf Grundlage des österreichischen Wohnungsfürsorgegesetzes. I. Teil. Herausgegeben vom Wohnungsfürsorgeverein für Steiermark in Graz, registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung. Paul Cieslar, Buchhandlung und Antiquariat, Graz.

DIE GARTENVORSTADT LEIPZIG-MARIENBRUNN. Verlegt 1913 bei U. A. Ludwig Degener, Leipzig.

MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Nummer 23. Januar 1914. Wien IX

ZENTRALORGAN DER BEHÖRDLICH AUTORISIERTEN ZIVILINGENIEURE ÖSTERREICHS. Verkündigungsblatt der österreichischen Ingenieurkammern. 36. Jahrgang. Verlag: Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaften vorm. R. v. Waldheim, Jos. Eberle & Co., Wien VII. Bezugspreis für Österreich-Ungarn 10 Kronen, für das Deutsche Reich 10 Mk., für das übrige Ausland 11 Mk. jährlich. Einzelne Hefte 1 Krone bzw. 1 Mk.

DER BÜRGERMEISTER. Alleiniges amtliches Organ des Preußischen Bürgermeister-Verbandes. 2. Jahrgang. Zeitschrift für die Interessen der Bürgermeister mittlerer und kleinerer Städte sowie der Amtmänner, Gemeindevorsteher und Amtsanwälte. Verlag: Otto Elsner, Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin S 42. Erscheint monatlich zweimal. Bezugspreis: 2 Mk. vierteljährlich. Einzelheft 50 Pfg.

CHRONIK.

EINGABE DES A. V. B. AN DAS ABGEORDNETENHAUS WEGEN ABÄNDERUNGSVORSCHLÄGE ZUM ENTWURFE DES PREUSSISCHEN WOHNUNGSGESETZES.

I. Allgemeines.

Wir begrüßen dankbar, daß die Staatsregierung durch die Vorlegung des Wohnungsgesetzentwurfs den festen Willen bekundet, das wichtige Gebiet des Wohnungswesens den Anforderungen der Neuzeit entsprechend gesetzlich zu regeln. Dabei geben wir uns der Hoffnung hin, daß der vorliegende Wohnungsgesetzentwurf, welcher, wie wir freudig anerkennen, eine Reihe wertvoller Rechtsgrundlagen für die zeitgemäße Ausgestaltung unseres Siedelungswesens schafft und das wichtige Institut der Wohnungsaufsicht obligatorisch einführt, den ersten Schritt auf dem Wege zu einem

das Wohnungswesen allseitig ordnenden Baugesetze darstellen möge, welches dem Baulustigen ein Recht zur Geländeerschließung und zum Bauen unter gesetzlich festumrissenen Bedingungen gewährt. Indem wir grundsätzlich der Meinung sind, daß der einheitliche Grundgedanke aller gesetzgeberischen und Verwaltungsmaßnahmen, die Erleichterung der gesunden Wohnungsherstellung, nicht durch die Handhabung des kommunalen Bauverbots, vielmehr durch die Schaffung eines gesunden, den Interessen der Gemeinde ebenso wie des einzelnen gerecht werdenden Baurechts gefördert werden sollte, vermögen wir indes in der im Gesetzentwurfe vorgeschlagenen Nachprüfung der Handhabung des Bauverbots durch den Bezirksausschuß eine befriedigende Lösung dieser für die gedeihliche Entwicklung des Siedelungswesens ungemein wichtigen Frage nicht zu erblicken, da der Schwerpunkt der öffentlichen Tätigkeit auf diesem Gebiete in der Gemeinde verbleiben sollte und ein schwerfälliger Instanzenweg nur hemmend wirken würde. Will man aber zur Verbesserung des gegenwärtigen unerwünschten Rechtszustandes zu dem im Gesetzentwurfe vorgeschlagenen Aushilfsmittel als einer einstweiligen Maßnahme greifen, so glauben wir die Schutzforderung erheben zu sollen, daß gleichzeitig gesetzlich vorgeschrieben wird, daß an der Beschlußfassung des Bezirksausschusses über Siedelungsangelegenheiten mindestens ein im Siedelungswesen erfahrener Fachmann mit der Befähigung zum höheren Staatsbaudienst als beschließendes Mitglied mitwirken muß.

Die im Gesetzentwurfe vorgesehene starke Erweiterung der Machtbefugnisse der Baupolizei und ihre dadurch außerordentlich gesteigerte Verantwortlichkeit muß zur notwendigen Voraussetzung haben, daß die Leitung der Baupolizei in die Hand eines im Siedelungswesen praktisch erfahrenen Fachmanns obligatorisch gelegt wird, der in der Lage ist, sich über die Tragweite seiner in das Wohnungswesen und Städtebild und in das Wirtschaftsleben des einzelnen wie der Gemeinde oft tief einschneidenden Maßnahmen ein eignes und allein verantwortliches Urteil bilden zu können. Bei der grundlegenden Bedeutung des Siedelungswesens für die gedeihliche Weiterentwicklung unseres Volkes sind die befähigtesten Beamten von höchster Sachverständigkeit für die Leitung der Baupolizei gerade gut genug.

Es wäre zu begrüßen, wenn in ähnlicher Weise wie im Artikel I auch in II zum Ausdrucke gebracht werden würde, daß bei der Aufstellung von Bauordnungen auch Rücksichten auf das Wohnbedürfnis und die notwendigsten ästhetischen Erfordernisse mitzusprechen haben.

Als sehr wirkungsvolle Maßnahme für die Erstellung hygienisch einwandfreier Wohnquartiere — und zwar mit vollem wirtschaftlichen Erfolge — hat sich in der Praxis die Einführung sogenannter rückwärtiger und seitlicher Baulinien durch Baupolizeiverordnung erwiesen. Die rückwärtige Baulinie beschränkt oder schließt aus die Bebauung auf dem hinteren Teile des Grundstücks, so daß im Innern des Baublocks, anstatt engverbauter Hinterhäuser, Hausgärten (erforderlichenfalls durchsetzt von Stallungen, Schuppen und dergleichen) entstehen können, während die seitliche Baulinie die Möglichkeit bietet, die Randbebauung des Blockes an gewünschten Stellen zwecks Durchlüftung des Blockinnern unterbrechen zu können.

Die allgemeine Einführung der lex Adickes wird von uns begrüßt; jedoch halten wir mehrere Änderungen an ihr für erforderlich.

Die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Einführung von Baulastenbüchern erscheint uns zweckmäßig.

Wir haben bei unserer Stellungnahme zum Gesetzentwurf die äußerst schwierige Lage des Hausbesitzes voll gewürdigt, an dessen Gesundung wir mitzuarbeiten bestrebt sind, da wir seine Prosperität als eine Vorbedingung für die dauernd erfolgreiche Betätigung des Privatkapitals auf dem Terrain- und Baumarkt ansehen.

II. Abänderungsvorschläge im einzelnen.

Artikel II. Zu § 1: Folgende Abänderung und Ergänzung wird vorgeschlagen: „Durch die Bauordnungen ist — auch in Rücksicht auf das Wohnungsbedürfnis — insbesondere zu regeln:

1. unverändert; 2. unverändert;
3. der Verputz und Anstrich oder die Ausfugung der vornehmlich Wohnzwecken dienenden Gebäude und aller von öffentlichen Verkehrsflächen aus sichtbaren Bauten."

Über die im § 1 vorgesehenen Erweiterungen der Befugnisse der Baupolizei hinaus ist ihre Zuständigkeit auch zu fordern:

a) Für die Festsetzung sogenannter rückwärtiger Baulinien (Beschränkung und Begrenzung der baulichen Ausnutzbarkeit nachder Grundstückstiefe) zur teilweisen oder gänzlichen Freihaltung des Blockinnern.
b) Für die Festsetzung sogenannter seitlicher Baulinien (Bauwiche) in der halboffenen Bauweise (Reihenhausbau in langen Gruppen) zwecks Regelung seitlicher Abstände.

Zu § 2: Die unterschiedlichen Vorschriften des ersten Absatzes sollten auf jeden Fall, also ohne Rücksicht auf die „bauliche Entwicklung" erlassen werden. Der Vordersatz dieses Absatzes wäre also zu streichen.

Zu § 3: Folgende Fassung wird in Vorschlag gebracht: In Hinsicht auf ihre Anbaufähigkeit sollen durch Polizeiverordnung für die Herstellung und Unterhaltung von Straßen und Plätzen abgestufte Vorschriften je nach deren Bestimmung (Verkehrsstraßen höherer und niederer Ordnung, Wohnstraßen, Wohnwege u. a.) gegeben werden.

Artikel III. Zu § 2: Folgende Fassung wird empfohlen: Durch die Wohnungsordnungen ist vorzuschreiben, daß . . .

Zu § 3: Ebenso: Die Wohnungsordnungen haben ferner insbesondere Vorschriften zu treffen über . . .

Artikel IV. Zu § 1 Absatz 2: Folgende Änderung wird vorgeschlagen: Für Gemeinden mit mehr als 50000 Einwohnern ist zur Durchführung der Wohnungsaufsicht . . .

Für die Leitung der Wohnungspolizei (Wohnungsamt) ist das Erfordernis technischer Vorbildung vorzuschreiben.

Die Aprilnummer des DEUTSCHEN STATISTISCHEN ZENTRALBLATTES, Organ der Deutschen Statistischen Gesellschaft (Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin) veröffentlicht das Ergebnis des Preisausschreibens der Gruppe „Statistik" der wissenschaftlichen Abteilung der Internationalen Baufachausstellung Leipzig 1913. Nach Gehör der Preisrichter hat das Direktorium den nachstehend genannten Herren Preise zuerkannt: Für Aufgabe 1: Welche statistischen Grundlagen sind zur Aufstellung von Bebauungsplänen für größere Städte erforderlich? Dr.-Ing. Heiligenthal, Essen und Paul Stegemann, Charlottenburg. Für Aufgabe 2: Die Rentabilität der Wohnhäuser in den Städten, Dr. Häberlin, Leipzig. Für Aufgabe 3: Bestellbauten und Verkaufsbauten. Regierungsbaumeister Otto Eigen, Halle a. d. S.-Cröllwitz. Für Aufgabe 5: Geschichte des Baugewerbes in Deutschland (nach den Berufs- und Betriebszählungen), Dr. Willy Krebs, Berlin-Steglitz, Dr. phil. Richard Herbst, Leipzig und Dr. phil. Georg Prenger, Brandenburg a. d. H. Für Aufgabe 6: Die Schwankungen des Straßenbahnverkehrs nach Wochentagen und Tagesstunden, Dr. Joh. Müller, Halle a. d. S. und Dr. phil. Richard Herbst, Leipzig.

EINE WASSERWIRTSCHAFTLICHE AUSKUNFTSSTELLE FÜR GANZ DEUTSCHLAND hat sich gebildet. Ausgehend von dem Gedanken, daß eine Zentralisation die wichtigste Forderung für alle wasserwirtschaftlichen Bestrebungen ist, hat ein Zusammenschluß von Fachleuten und Industriellen eine Auskunftsstelle geschaffen, die allen wasserwirtschaftlichen Interessenten in möglichst gemeinnützigem Sinne mit Rat und Tat zur Seite steht. Neben den zahlreichen Mitarbeitern für Wasserversorgung hat sich ein besonderer Arbeitsausschuß für Talsperrenbau, Melioration und Moorkultur gebildet, der eine einheitliche Zusammenfassung der auf diesen Gebieten liegenden Arbeiten erstrebt. Es werden bei der Ausführung von Talsperren, Be- und Entwässerungsprojekten eingehende und kostspielige wasserwirtschaftliche Untersuchungen angestellt und viele Versuche mit Neuerungen gemacht. Die damit verbundenen wichtigen Erfahrungen kommen meist nicht der Allgemeinheit zugute, sondern verschwinden in den Akten und Archiven der Behörden und Genossenschaften, und sieht die Auskunftsstelle und ihr Arbeitsausschuß die hauptsächliche Tätigkeit darin, diese wichtigen Ergebnisse der Allgemeinheit zugänglich zu machen und so den Fortschritt auf diesen Gebieten mit Nachdruck zu fördern, Es handelt sich hier um einen Brennpunkt praktischer Arbeit, und ohne Zweifel wird jeder wasserwirtschaftliche Interessent, besonders auch mit Rücksicht auf das neue Wassergesetz, Anschluß an diese Bestrebung suchen. Wie wir hören, wird der Mitarbeiterkreis ständig erweitert, so daß eine umfassende Verwirklichung dieses Gedankens gesichert ist. Nähere Auskunft erteilt der Sekretär der Wasserwirtschaftlichen Auskunftstelle für ganz Deutschland, Hermann Heck, Leipzig, Querstraße 17, I.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.

11. Jahrgang 1914 8. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

ÄSCHACH-HOYREN.

EIN BEITRAG ZUR ENTWICKLUNG DES BAYERISCHEN BODENSEEUFERS.

Von Dr. F. von THIERSCH, München. Mit Tafeln 53—57.

Die Wandlungen des Verkehrs sind elementaren Naturvorgängen zu vergleichen, die sich mit Unwiderstehlichkeit vollziehen und das Aufblühen oder Zurückgehen menschlicher Ansiedelungen im Gefolge haben. An der Südspitze Bayerns vollzieht sich ein Kampf, welcher die Teilnahme weiterer Kreise gefunden hat.

Die Inselstadt Lindau im Bodensee, einzig in ihrer Art durch ihre landschaftliche Lage und ihre ursprüngliche alte Bauart, war — nachdem ein Sturm die alte Steinbrücke zerstört hatte — nur durch die hölzerne Landtorbrücke mit dem Festland verbunden. Sie erhielt gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts den Eisenbahndamm und den Bahnhof. Der alte Hafen mit dem Mangelturm wurde ausgebaut, mit dem Leuchtturm und dem bayerischen Löwen geziert und mit einer Güterfähre versehen. Diese Anlagen fanden damals berechtigte Bewunderung. Man glaubte auf lange hinaus vorgesorgt zu haben.

Schon seit einiger Zeit genügen jedoch diese Einrichtungen dem anwachsenden Verkehr nicht mehr. Die Sehnsucht nach einem neuen Bahnhof und einem bequemeren Zugang zur Schiffahrt ist nur zu berechtigt. Vor allem aber war der Güterverkehr durch den Raummangel auf der Insel empfindlich gehindert, und auch eine Dampffähre für durchgehende Schnellzüge wird vermißt.

Lindau hat zur Erhaltung seiner Selbständigkeit außerordentliche Opfer gebracht. Was auf dem westlichen Stadtteil: „der Insel" nicht von Eisenbahnbauten besetzt war, wurde fast vollständig der Bataillonskaserne überlassen. Zum Glück gelang es, diesem Bauwerk Formen zu geben, welche sich dem Charakter der Altstadt nicht widersetzen. Daß man nicht früher dazu tat, „der Insel" angesichts ihrer bevorzugten Lage ein besseres Schicksal zu bereiten, war ein Unglück, das kaum wieder gutzumachen ist.

Der erste Schritt einer großen Wandlung war die unvermeidliche Verlegung des Güterbahnhofes nach Reutin. Wenn auch die Bodenseegürtelbahn Lindau einen neuen Zufluß brachte, so steht dieser in keinem Verhältnis zu dem Verlust an Güterverkehr. Lindau leidet auch durch den Abzug besser gestellter Bürger auf das Land. Um der fortschreitenden Abbröckelung zu begegnen, umgibt sich die Stadt mit weit hinausreichenden Auffüllungen und mit einem Gürtel neuer Bauanlagen, die mit der Altstadt nichts gemein haben. Dabei gehen immer mehr alte Kulturwerte verloren, und es fruchtet nicht, auf Städte wie Nürnberg und Rothenburg hinzuweisen, die es zur Freude der Menschheit verstanden haben, solche Werte in die Gegenwart hinüberzuretten.

Als ein neuer und wichtiger Grund kommt nun die große Umgestaltung hinzu, welche sich durch die Schiffbarmachung

des Rheins von Mannheim bis Basel und von Basel bis Konstanz und mit der Schwankungsverringerung des Bodenseespiegels bemerkbar machen wird.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Wasserverbindung des Bodensees mit den nördlichen Meeren eine außerordentliche Steigerung des Güterverkehrs auf dem See herbeiführen wird. Das Interesse der Uferstaaten hat sich durch Verhandlungen und Planungen in lebhafter Weise bekundet, und schon in nächster Zeit sollen greifbare Ergebnisse zu erwarten sein.

Im Jahre 1914 wird ein internationaler Wettbewerb über die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Konstanz zum Austrag kommen. Mit zielbewußter Tatkraft haben schweizerische Ingenieure die Unterlagen zu einem Unternehmen hergestellt, welches alles in Europa Vorhandene an Großartigkeit übertreffen wird. Der Bodensee wird als Staubecken behandelt werden, um den zu gewissen Zeiten wasserarmen Rhein zugunsten der Schiffahrt gleichmäßiger zu speisen.

Die Bodenseeschwankungen von etwa 4 m sollen auf die Hälfte verringert werden. Bei der Kanalisierung des Rheinlaufes werden, abgesehen von den vorhandenen Werken, noch wesentliche neue Kraftanlagen geschaffen werden, so daß der Strom von Basel bis Konstanz in jeder Hinsicht ausgenützt sein wird.

Die Ausführung eines solchen Planes setzt voraus, daß auch das Deutsche Reich entsprechende Maßnahmen ergreift, um den Mittelrhein zu kanalisieren. Diese Arbeiten sind bereits im Gang. Hauptbeteiligte sind vor allem die Schweiz mit ihrer stets sich steigernden Industrie und der Niederrhein mit seiner Schwer- und Kohlenindustrie.

Bis zu einem gewissen Grade sind aber auch die übrigen Bodenseeuferstaaten an der zukünftigen Entwicklung beteiligt. Es fehlt auch nicht an Entwürfen für den Ausbau von Industrieorten durch erweiterte und neue Hafenanlagen und Umschlageplätze. Bayern allein ist zurückhaltend, und es hat den Anschein, wie wenn seine Verkehrsverwaltung der Schiffahrtsentwicklung ängstlich gegenüberstände, da es eine Verminderung seiner Eisenbahnfrachten befürchtet.

Zur Entwicklung eines „Emporiums“ am Bodensee, einer Stelle, wo Handel und Industrie blühen, sind die Gelegenheiten am bayerischen Ufer nicht reichlich. Denn es bedarf hierzu nicht nur einer bequemen Eisenbahn- und Straßenverbindung, sondern es müssen auch Hafenanlagen mit weiträumigem Gelände vorhanden sein. Der suchende Blick bleibt aber naturgemäß immer wieder auf der Umgebung von Lindau haften, und es gehört keine besondere prophetische Gabe dazu, darauf hinzuweisen, daß es Lindau, Äschach, Hoyren und Reutin sein werden, welchen diese Entwicklung zufällt. Schon heute gleicht das Reutiner Ufer einem Industriegelände. Die sandige Beschaffenheit des Seegrundes setzt dort dem Ausbaggern und Auffüllen zur Schaffung von Hafenanlagen und Lagerplätzen keine besonderen Schwierigkeiten entgegen.

Die Folgen der Verlegung des Güterverkehrs machen sich schon jetzt fühlbar. Arbeiterwohnungen, Beamtenhäuser, Industrieansiedelungen sind in Reutin entstanden, und ein schmuckes Rathaus gibt von dem wachsenden Wohlstand Zeugnis.

Hat das Aufblühen von Reutin einen mehr industriellen Charakter, so tragen ähnliche, wenn auch bescheidenere Entwicklungen, wie sie sich in Äschach und Hoyren vollziehen, mehr die Eigenart von ländlicher Vornehmheit an sich.

Die geschilderten Umstände einerseits und die von der Stadt Lindau mit großer Zähigkeit betriebenen Sonderbestrebungen andererseits haben zur Folge gehabt, daß sich auch die Landgemeinden Äschach und Hoyren verschiedentlich umgetan haben, um ihre Gelände einer guten Entwicklung zuzuführen. Auf Anregung des verstorbenen Schloßherrn von Holdereggen, Hermann Näher, entwarf Architekt Bichlmeier in Enzisweiler einen Baulinienplan für Äschach, der allerdings nur als Generalidee die Genehmigung fand, ohne daß dadurch der besonderen Behandlung der einzelnen Anwesen vorgegriffen werden sollte. Die besonderen Verdienste dieser Arbeit beruhen in den Vorschlägen für die Straßenbreiten und die Abstände der Bauten von den Straßengrenzen.

Im Sommer dieses Jahres beauftragten mich das Bezirksamt Lindau i. B. und die Gemeindeverwaltungen von Äschach und Hoyren mit der Anfertigung des Entwurfes für die Ausgestaltung der Ufergelände und der damit zusammenhängenden Verkehrswege und Bebauungen. Meine Auftraggeber waren damit einverstanden, daß ich den Entwurf der Öffentlichkeit übergebe. Ich erscheine diesmal nicht als Eindringling, sondern ich werde bemüht sein, mich des Vertrauens als Sachverständiger würdig zu erweisen.

Meine Beziehungen zu Lindau reichen bis in das Jahr 1885 zurück, wo ich durch die Wiederherstellung des Rathauses für die Erhaltung des alten Städtebildes eintreten durfte. Damals zeichnete Paul Pfann eine Vogelschau der Inselstadt. 1901 wurde die von mir für die Gemeinden Äschach-Hoyren erbaute evangelische Kirche geweiht. 1906 veröffentlichte ich im „Städtebau“ einen Vorschlag für die Erweiterung der Inselstadt. Der gemeinsam mit Ingenieur Friedrich Schmid durchgeführte Entwurf war eine freiwillige Arbeit. Sie ging mit von dem Bestreben aus, für neuzeitliche Forderungen zu sorgen, zugleich aber für die möglichste Erhaltung des wertvollen und eigenartigen alten Stadtbildes eine Lanze zu brechen.

Im Laufe dieses Herbstes habe ich Gelegenheit gehabt, die alten liebgewordenen Stätten wieder zu besuchen und neue Fühlung nicht nur mit den leitenden Persönlichkeiten in den Gemeinden, sondern auch mit einflußreichen Besitzern zu gewinnen. Das Bezirksamt versah mich mit Teilplänen über beabsichtigte Eisenbahn- und Straßenführungen, die Eisenbahndirektion Augsburg belehrte mich über die besondere Bedeutung ihrer Studienpläne, und das Staatsministerium der Verkehrsangelegenheiten gab mir in freundlicher Weise sachdienliche Aufschlüsse. Wenn ich nun auf diesen Grundlagen den Wünschen der Gemeinden Äschach und Hoyren zu entsprechen suche, so bin ich mir der Schwierigkeiten wohl bewußt, welche aus der Einwirkung der verschiedensten Interessen, Persönlichkeiten und Verhältnisse hervorgehen.

Sollte es mir gelingen, einzelne Richtlinien festzulegen, die sich als Grundlage zukünftiger Gestaltungen verwenden lassen, so würde ein solcher Erfolg schon befriedigend sein.

Je mehr ich mich mit den Plänen und der Abfassung dieses Berichtes beschäftigte, um so klarer wurde es mir, daß ich meinen Auftraggebern nur dann einen Dienst erweisen könne, wenn ich etwas weiter ausholend das Ufergelände im Zusammenhang mit seiner weiteren Umgebung und mit den aus verschiedenen Kreisen stammenden Ideen und Entwürfen behandle.



Abb. 1. Entwurf „Schnell". 1 : 10000.

Der Entwurf „Schnell".

Unter den Gedanken, die, von privater Seite kommend, neuerdings zur Erörterung gestellt worden sind, ist wohl der bedeutendste der von Herrn Schnell, Oberingenieur im Eisenwerk Maffei, München, einem gebürtigen Lindauer, im vorigen Jahr geäußerte. Er ist in zwei Vogelschaubildern nach Originalen von der Meisterhand Zeno Diemers und in einem Lageplan hier dargestellt.

In großzügiger und kühner Weise wird der kleine See als das natürliche Becken erklärt, welches den Hafen aufnehmen muß. Der alte Lindauer Hafen bleibt Dampfschiffstation, Personen- und Sporthafen. Bahnhof und Eisenbahnbauten verschwinden von der Insel, und es entwickelt sich dort ein angenehmes Stadtviertel mit Kurhaus und einer südlich ragenden und mit Anlagen besetzten Halbinsel am Hafen. Die Bahnstation wird als Durchgangsbahnhof auf das Äschacher Ufer verlegt, der Eisenbahndamm zur Straße verwandelt und diese in ihrer Fortsetzung unter der nördlichen Kurve des jetzigen Eisenbahndreieckes unterführt. Die Mitte des Straßendammes erhält eine Drehbrücke, eine Maßnahme, die anderwärts bei bedeutend stärkerem Verkehr gute Dienste leistet. Die Vorteile des Entwurfes waren so einleuchtend, daß man hätte meinen sollen, er müßte sich eines allseitigen und ungeteilten Beifalls erfreut haben. Dem war aber leider nicht so. Er fand vielfach nur ein Lächeln, und es zeigte sich bei den maßgebenden Stellen nirgends der Mut, einer so glänzenden und gesunden Idee rückhaltlos zum Durchbruch zu verhelfen. Ein guter Gedanke setzt sich selten um seiner selbst willen durch, sondern vielmehr nur dann, wenn er eine einflußreiche Persönlichkeit gefunden hat, die ihn mit dem vollen Einsatz ihres ganzen Wertes und mit zäher Tatkraft fördert.

Der Entwurf „Schnell" steht leider außerhalb der Erörterung. Man hat es nicht über sich gebracht, einiger vorübergehend bedrohter Existenzen wegen einen Gedanken weiterzuverfolgen, der unzweifelhaft als die beste Grundlage der zukünftigen Entwicklung gedient haben würde.

Schnell hat in der Voraussicht, daß er mit seiner Hauptidee angesichts der vorliegenden Hindernisse nicht durchdringen würde, für Lindau eine Bahnhof-Variante entworfen, welche in dem Übersichtsplan 1 : 10000 eingetragen ist. Bei diesem Versuch war der Wunsch ausschlaggebend, wenigstens die Südseite der Insel von Eisenbahnbauten zu befreien und einer menschenwürdigen Bebauung zuzuführen. Einen Erfolg kann dieser Vorschlag nicht mehr erhoffen, da der nach langen mühevollen Verhandlungen zustandegekommene Bahnhofsplan mit seinem verwickelten Grundriß bereits in der Ausführung begriffen ist.

Der Entwurf „Sager und Woerner".

Die hölzerne Landtorbrücke ist baufällig und fordert viele Unterhaltungskosten. Eine massive Brücke ist im Werk, und es entsteht vor dem jetzigen Landtor eine große Auffüllung, die mit Wohnhäusern überbaut werden soll. Im Zusammenhang damit wird die östliche Uferstraße bis zum Hafen hin durchgeführt werden.

Da hier die staatliche Schiffswerft im Wege steht, so wird auch an ihre Verlegung gedacht. Sie wird wohl auch dem Reutiner Ufer zufallen. Um den zu eng gewordenen Lindauer Hafen vom Güterverkehr zu entlasten, ist ein neuer Fährverkehr vonnöten. Die hier beigegebene Studie von Sager und Woerner in München löst die Frage derart, daß der seichte Seewinkel im Nordwesten der Stadt aufgefüllt und für die Neuanlagen verwendet wird.

Das Empfangsgebäude des Personenbahnhofs würde hierbei so weit nach Westen geschoben worden sein, daß sehr wesentliche, jetzt dem Bahnärar gehörige Flächen für



Abb. 2. Entwurf „Sager und Woerner“ für Bahnhof und Hafen Lindau.

städtische Wohnviertel frei geworden, und daß die unliebsame Trennung zwischen „Insel“ und „Stadt“ verschwunden wäre.

Offene Fragen würden hierbei geblieben sein, wie der Bahnhof mit dem alten Hafen bequem verbunden und wie in Zukunft die Schnellzugsfähre angelegt werden sollte.

Durch den neuen Lindauer Bahnhofbau wird auch dieser Gedanke zunächst auf das Gebiet akademischer Betrachtungen hinübergeschoben.

Der Eisenbahndamm und das Schicksal des kleinen Sees.

Durch Einfüllen unzähliger Steinblöcke in den weichen Seegrund wurde seinerzeit der Lindauer Eisenbahndamm hergestellt. An beiden Enden bilden schmale Durchlässe die Verbindung mit dem offenen See. Immer mehr tauchte die Erkenntnis auf, daß man den „kleinen See“ dadurch der Verschlammung preisgegeben hatte, und es hat nicht an Vorschlägen und Gutachten gefehlt, die sich damit beschäftigten, wie den unhaltbar gewordenen Zuständen abzuhelfen sei. Alle Anläufe, den Damm reichlich zu durchbrechen und dem kleinen See einen kräftigen Zufluß von Westen zu verschaffen, wurden bisher mit einem entschiedenen „Noli me tangere“ zurückgewiesen, welches heute noch in verantwortlichen Gemütern als ein Nimbus über diesem höchst bedenklichen Werk der Ingenieurbaukunst schwebt. Die Meinung, daß mit dem Eisenbahndamm nichts zu machen sei, hat sich von Geschlecht zu Geschlecht vererbt. Ich kann aber feststellen, daß der Glaube an seine Unantastbarkeit im Schwinden begriffen ist. Dies geht auch aus einer Anschüttung hervor, die der zweigleisige Damm in neuester Zeit, von der Stadtseite beginnend, gegen den kleinen See hin als Verbreiterung erfahren hat, eine Anschüttung, die fast bis zur Mitte seiner Länge reicht und zwei Verschiebegleise trägt. Sie hat trotz ihrer Einseitigkeit und ihres Gewichtes keine Formveränderung in dem als „labil“ vorgegebenen Körper des alten Dammes hervorgerufen. Durch diese neue Tatsache ist der Beleg erbracht, daß der Damm im Laufe der Jahre zur Ruhe gekommen ist, und daß er aufgehört hat, die ihm zugetrauten gefährlichen Eigenschaften zu behalten.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß man den Damm durchweg mit vier Eisenbahngleisen versehen wird, ein Vorteil, der für den Eisenbahnverkehr der Stadt mit dem Festland unmittelbar in die Augen springt. Nun ist aber gar nicht einzusehen, warum man nicht auch neben den Bahngleisen die Anschüttung einer Fahrstraße in Aussicht nehmen soll. Ohne Zweifel liegt eine solche ebenso sehr im Interesse der Stadt als in dem der Landgemeinden. Ist aber dieser Straßenzug wirklich von Bedeutung, so ist es auch höchste Zeit, seiner Ausführung näherzutreten und dabei vorzusorgen, daß die alten Fehler vermieden werden. Auch würde bei beschleunigter Ausführung der Straße die Befestigung der neuen Anschüttung gegen den kleinen See nur einmal ausgeführt werden müssen. Mit Befriedigung darf hier festgestellt werden, daß die Verhandlungen über diesen Dammstraßenzug im Gange sind.

Um dem kleinen See einen reichlichen Zufluß von Westen her zu geben, hat man daran gedacht, in der Mitte des Dammes eine Eisenbahnbrücke mit Tragkonstruktionen über der Fahrbahn einzuschieben. Eine solche Durchbrechung würde aber die ruhige Umrißlinie des Dammes in unerträglicher Weise unterbrechen und zerstören. Der vorliegende Entwurf behält die beiden vorhandenen Durchlässe zur Vermeidung der Eckverschlammung bei und nimmt eine dritte breite Durchbrechung in der Mitte an. Dort wird es möglich sein, ohne Veränderung eine der

jetzigen Umrißlinie angepaßte Eisenbetonkonstruktion mit zwei mächtigen Platten einzubauen, deren untere im Wasser liegend ein etwaiges Aufquellen des Grundes verhindert und durch eine Anzahl von Stützen mit der oberen, die Fahrbahnen tragenden Platte zu einem festen System verbunden ist. Die reichlichere Wasserzufuhr an dieser Seite ist um so dringlicher erwünscht, als die Stadt sich anschickt, durch die neue stark verkürzte Landtorbrücke den kleinen See auf seiner Ostseite bedeutend einzuschnüren.

Der Streit um den „kleinen See" ist erst in letzter Zeit durch einen Vertrag zwischen dem Staatsärar und der Stadtgemeinde Lindau dahin entschieden worden, daß der Stadt die ganze Seefläche bis auf einen schmalen Wasserstreifen am Äschacher Ufer als Eigentum zugesprochen worden ist. Die Stadtgemeinde hat sich verpflichtet, den Seegrund, dessen Masse sie zu ihren neuen Auffüllungen bedarf, um einen halben Meter tiefer auszubaggern und erhält dazu noch eine Entschädigung von 100000 Mk. Eine endgültige Abgrenzung weiterer Auffüllungen ist aber in diesem Vertrag ebensowenig vorgesehen, als sich der Staat verpflichtet hätte, die Mitte des Dammes mit einer geräumigen Durchbrechung zu versehen.

Hier liegt unleugbar ein staatliches Interesse nach der ästhetischen Seite vor, Lindau als Inselstadt zu erhalten, wie auch eine staatliche Pflicht vorliegt, die durch den Eisenbahndamm geschaffenen mißlichen Verhältnisse gründlich zu beseitigen. Wird hier nicht in nächster Zeit schon von obenher eingegriffen, so wird Lindau in Zukunft seinen Inselcharakter verlieren, und es werden den alten Fehlern neue hinzugefügt.

Äschach und Hoyren. Die Uferstraße.

Die Anlage einer bequemen Fahrstraße am Äschacher Ufer ist durch die vorhandenen Wege schon vorgezeichnet und stellt sich im wesentlichen als ein Ausbau derselben dar, welcher wohl von keiner Seite als überflüssig bestritten wird.

Neu zu regeln sind die Anschlüsse am Kopf des Eisenbahndammes und der neuen Landtorbrücke. Für den Bahndammanschluß besteht ein Studienentwurf der Eisenbahndirektion Augsburg, welcher eine Straßenüberführung annimmt, und die Vereinigung mit einem Straßenzug entlang dem Eisenbahndamm nicht berücksichtigt. Der vorliegende Entwurf nimmt hier eine Straßenunterführung an. Hierbei würde die landschaftliche Schönheit der Stelle, wo die Bahn auf den Damm gelangt und der Ausblick der benachbarten Anwesen auf den See gewahrt.

Die technische Ausführung mit einem wasserdichten Betonunterbau ist an dieser Stelle um so eher möglich, als der Untergrund aus dichtem Letten besteht. Für die Entfernung des Tageswassers müßte eine elektrische Pumpe mit selbsttätigem Antrieb eingerichtet werden.

An der Endigung des Bahndammes am Äschacher Ufer des kleinen Sees wird eine Auffüllung in Vorschlag gebracht, welche die Schleife nach der Dammstraße aufzunehmen hätte und mit Gartenanlagen sowie mit einem Bootshafen versehen werden könnte.

Daß die durchzuführende Uferstraße, dem vorhandenen Zuge folgend, bald hart am Seeufer hinführt, bald hinter den Gärten der am Ufer liegenden Anwesen verschwindet, gereicht ihr zu einer vielgestaltigen und angenehmen Abwechslung. Auch wäre es eine Härte gegen die Uferanwesen, wenn sie durch eine vorgelegte Straßenanschüttung unnötigerweise von der unmittelbaren Lage am Wasser abgeschnitten würden.

Westlich vom Dammanschluß wird der malerische Fußweg, welcher das von Lotzbecksche Anwesen umsäumt, zur Straße erweitert. Die neue Äschacher Badeanstalt und das Brougiersche Bootshaus werden durch diese Verbreiterung nicht gefährdet. Bei der Villa Spengelin am Giebelbach, wo der See einen seichten Uferanschluß aufweist, könnte ein Äschacher Werkhafen entstehen. Darüber hinaus setzt sich die Uferstraße in dem vorhandenen Straßenzug fort, um schließlich in die Schachener Landstraße einzuschwenken.

Straßenüberführung Holdereggen.

Eine ältere Studie der Augsburger Eisenbahndirektion nimmt bei Holdereggen eine Straßenüberführung an, welche die Hebung der von der Höhe herabkommenden Straße verlangt und eine Dammaufschüttung im Spengelinschen Garten mit Rückkehrschleife zur Folge hat. Die Erwerbung dieses Anwesens durch die Bahn war hierbei vorausgesetzt. Seitdem bei Holdereggen ein neuer Straßenzug entstanden ist, der nordwärts abzweigend mittels Unterführung unter der Bahn seine Fortsetzung in dem neuen Straßenzug durch die Giebelwiesen nach Schachen hin gefunden hat, ist eine so starke Abnahme des Verkehrs beim Bahnübergang Holdereggen zu verzeichnen, daß dieser Weg nicht mehr als Fahrstraße erhalten zu werden braucht. Es wird daher vorgeschlagen, an dieser Stelle nur eine Überbrückung der Bahn für Fußgänger vorzusehen, und den stark gebrochenen Fahrweg zwischen dem Anwesen Spengelin und von Lotzbeck unter Ausgleich der Flächen zu einem bescheidenen und angenehm geschwungenen Fahrweg auszugestalten.

Straßenüberführung „Langer Weg".

Der wichtige Straßenzug von Äschach herab, welcher von den Friedhöfen kommend den sogenannten „Kleinen Exerzierplatz" und die Landtorbrücke erreicht, leidet, abgesehen von der unhaltbaren Plankreuzung der Bahn an einer verkehrsreichen Stelle, auch an einer Fülle von scharfen Krümmungen. Da der Verkehr auf dieser Straße stetig wächst und in absehbarer Zeit auch eine elektrische Straßenbahn aufnehmen wird, so wurde eine ausgleichende Korrektur und eine Überführung über die Bahn angenommen. Dabei wird das Schindlersche Anwesen allerdings empfindlich geschmälert und das gräflich Quadtsche wird der neuen Durchführung zum Opfer fallen. Die Dammschüttungen werden von der Nachbarschaft fürs erste lästig empfunden werden.

Das Eisenbahndreieck an der Hasenweide.

Die Bahnstrecke, welche vom Hoyerberg herabkommt, vereinigt sich mit der von Friedrichshafen her einmündenden Gürtelbahn und findet ihre geradlinige Fortsetzung auf dem Seedamm. Bei Holdereggen einerseits und am Kopfende des Dammes andererseits zweigen Kurven von dieser Strecke ab und stellen in ihrer Berührung die Verbindung nach dem Rangierbahnhof und nach Bregenz her. Das verbleibende Dreieck ist der Hauptsache nach Privatgebiet, und seine Verbindung mit der Umgebung bildet eine nicht geringe Schwierigkeit, wenn Plankreuzungen vermieden werden sollen. Zugleich aber steht dieses Dreieck auch einer bequemen Straßenverbindung von der Äschacher Höhe herab nach dem Seeufer hinderlich im Wege.

Aus einem Studienplane der Augsburger Direktion geht die Absicht hervor, die nördliche Kurve zweigleisig auszugestalten und derart zu heben, daß die südliche Kurve unterführt werden kann. Der Zweck dieser „Überwerfung" ist, den von Norden und Westen kommenden Güterverkehr, ohne Lindau zu berühren, unmittelbar auf die Seeseite des neuen Rangierbahnhofes gelangen zu lassen. Würde es sich nur um diesen unmittelbaren Güterverkehr handeln, so wäre dieser Versuch wohl begründet. Da aber auch der internationale Schnellzugsverkehr auf demselben Wege nach Bregenz geleitet werden muß, so erscheint der „Überwerfungs-Vorschlag" nicht ausreichend begründet. Die starke Überhöhung der Nordkurve würde dem nach Süden abfallenden Gelände von Äschach mit dem schönen Blick auf den See und die Stadt schwere Schädigung beifügen, was sich auch an Ort und Stelle aus der Markierung der Oberkante des Überwerfungsdammes mit schlagender Deutlichkeit ergibt.

Beim Rangierbahnhof Reutin sind die Personenzuggeleise mit der Ladeseite gegen Norden angelegt. Die Laderampen für den Güterverkehr wenden sich aber südwärts gegen das Seeufer. Diese Anlage weist darauf hin, daß man mit einer zukünftigen Entstehung des Güterhafens an dieser Stelle rechnet; denn um der Zufuhr der Güter vom Inland allein gerecht zu werden, hätte man die ganze Anlage im umgekehrten Sinn disponieren müssen.

Die Gemeinde Äschach hat ein Interesse daran, dahin zu wirken, daß der hohe Überwerfungsdamm nicht zur Ausführung kommt, und es ist zu hoffen, daß solche Bestrebungen nicht erfolglos sein werden.

Der vorliegende Entwurf sieht von der Überwerfung ab, und ordnet die beiden Kurven zweigeleisig unter Beibehaltung der alten Gefälle so an, daß an den Berührungspunkten vier Geleise nebeneinander liegen.

Die Grundbesitzer im Eisenbahndreieck an der Hasenweide werden kaum den Anspruch erheben können, für die endgültige Regelung ihrer Fahrstraße eine Über- oder Unterführung zu erhalten. Vielleicht könnte die Bahn durch einen Austausch der Privatanwesen mit den benachbarten Bahngründen in dem Sinne die Schwierigkeiten beheben, daß das ganze Dreieck in Bahnbesitz übergeht.

Die hier vorhandenen widerstreitenden Interessen legen die Frage nahe, ob nicht durch eine vollständig geänderte Bahnführung das Dreieck in dieser Gestalt ganz aus der Welt geschafft werden könnte. Es ist auch nicht zu leugnen, daß das Eisenbahndreieck und seine Verbindung nach dem Rangierbahnhof Reutin für die Anwesen am Hang und am Fuß der Äschacher Anhöhe eine starke Beeinträchtigung darstellt, da sich die Rauch- und Geräuschbelästigung nicht aus der Welt schaffen läßt.

Leider haben die Erwägungen in dieser Richtung kein greifbares Ergebnis gehabt. Wollte man den Versuch machen, unterhalb des Hoyerberges die Kemptener und die Friedrichshafener Linie gemeinsam nach Osten zu führen, um dann nach dem Rangierbahnhof südlich abzuschwenken, so würde eine sehr schmerzliche Durchquerung Äschach selbst treffen. Tiefe Bahneinschnitte und ein Tunnel, dessen Ausführung sich in dem Moränengeschiebe die größten Schwierigkeiten entgegenstellen, machten ein solches Vorhaben schon aus finanziellen Gründen unmöglich. Vor allem aber würde Lindau selbst noch mehr von dem Gürtelverkehr abgeschnitten, als dies jetzt schon der Fall ist, was unter allen Umständen zu vermeiden ist.

Straßenüberführung „Jungfernburg".

Unter den Studien der Eisenbahndirektion Augsburg befindet sich auch der Versuch, einen neuen Straßenzug vom Holdereggen bei der Jungfernburg herab und unter der östlichen Spitze des Eisenbahndreieckes zu unterführen. Eine ernstliche Bedeutung kann dieser Idee wohl dann nicht zugelegt werden, wenn die wichtigere Überführung „Langer Weg" zustandekommt. Der von Hoyren und Schachen herüberkommende Straßenverkehr wird durch die Ausgestaltung der Uferstraße einerseits und durch die letztgenannte Überführung andererseits auf absehbare Zeit genügend berücksichtigt. Der Entwurf redet aber einem bescheidenen Fahrweg das Wort, der sich von der Jungfernburg herabzieht, sich nach Osten wendet und dadurch die Plätze am Hang der Bebauung mit Villen erschließt.

Äschach und Hoyren.

Der obenerwähnte Bichlmeiersche Baulinienplan hatte für gewisse Teile von Äschach das „offene Bausystem", so wie es in den Städten üblich ist, vorgesehen. Es sollten dort auch geschlossene Gruppenbauten und Einzelpavillons mit geringen Zwischenräumen entstehen können. Äschach würde auf diese Weise einer großstädtischen Bebauung ausgeliefert worden sein, und würde in seinem schönsten Teil eine abschreckende Übergangsphysiognomie erhalten haben.

Jedermann weiß, daß die Schönheit von Äschach und Hoyren in dem sanft bewegten Gelände, in der weiträumigen Bebauung mit kleinen Häusern, in den saftigen Wiesengründen und Gärten mit ihren Obstkulturen, mit einem Worte in der „Ländlichkeit" besteht. Jedem Kenner und Freund dieser lieblichen Gegend muß der Wunsch lebendig werden, daß in Äschach und Hoyren der Charakter der „Gartenstadt" festgehalten werde. Mit tiefer Besorgnis erfüllt uns ein Blick auf die Karte, indem wir beobachten, daß im Kern von Äschach die Häuser schon jetzt sehr nahe aufeinander rücken. Man könnte diesen Zustand beinahe mit einer Stube vergleichen, in der die Möbel unordentlich durcheinander stehen. Wenn des weiteren zugegeben wird, daß sich Bauten mit großstädtischen Physiognomien so nahe zusammendrängen, so muß ein Hauptreiz, die Ländlichkeit von Äschach, verloren gehen; damit wird auch die Anziehungskraft schwinden, und man wird auch auf dem Land den Verlust unwiederbringlicher Werte zu beklagen haben.

Würde der Schnellsche Vorschlag durchgegangen sein, so würde sich Äschach allerdings zur modernen Stadt entwickelt haben, und man hätte der „offenen" Bauweise in gewissen Vierteln keinen ernstlichen Widerstand entgegensetzen können. Anders liegt es aber in Wirklichkeit, wo die Erhaltung von Äschach und Hoyren als Gartenstadt und die von Lindau als Inselstadt vom größten wechselseitigen Interesse ist.

Soll die zukünftige Bebauung der Gelände von Äschach und Hoyren in die rechten Wege geleitet werden, so wird wohl am besten ein örtliches Baustatut mit Zugrundelegung des „Zonen-" oder „Staffelsystems" errichtet.

Da die Ufergelände als die wertvolleren auch stärker bebaut werden, die Bebauung aber nach dem Innern des Landes naturgemäß eine lichtere sein wird, so empfiehlt es sich, Zonen in annähernd gleichem Abstand von den Ufern und von gleichen Breiten einzurichten, deren Bebauungsdichtigkeit mit der Entfernung vom Ufer abnimmt.

Man könnte z. B. für die dem Ufer zunächstliegenden Zonen eine Bebauung bis zu $^1/_5$ der Anwesensfläche zulassen, während das Bebauungsmaß für die äußeren Zonen bis zu $^1/_{25}$ abnehmen würde. Für das Reutiner Gebiet, das der industriellen Verbauung überlassen werden müßte, wären besondere Bestimmungen festzusetzen. Als Grenze normal zum Ufer könnte etwa der Lauf der Ache angesehen werden. Bestimmtere Vorschläge in diesem Sinne liegen nicht in der Aufgabe dieses Entwurfes, da sie eine eingehendere Behandlung mit den Gemeindeverwaltungen und ein Sonderstudium der örtlichen Besitzverhältnisse erfordern würden.

Daß bestehende Verhältnisse bei der Annahme einer solchen Zonenbauordnung vielfach von vornherein als Ausnahmefälle angesehen werden müßten und daß die Handhabung eines derartigen Ortsstatuts auch seitens der Behörden eine sinngemäße und wohlwollende sein müßte, braucht hier kaum weiter ausgeführt zu werden.

Es sei zum Schluß noch einmal auf den Anfang dieses Berichtes hingewiesen, welcher sich auf den schweren Kampf bezieht, den Lindau bei der gegenwärtigen Entwicklung der Dinge durchzumachen hat.

Das Grundübel, welches sich einer gesunden Entwicklung entgegenstellt, ist die Trennung der Stadt von den Landgemeinden. Dieser Übelstand wird von allen, die es vermögen, sich für einen Augenblick über den Parteikampf zu erheben, einmütig zugegeben. Die vorhandene Trennung hat dazu geführt, daß wohlmeinende Entwürfe und Ratschläge von unparteiischer Seite als unbefugte Einmischungen betrachtet wurden und erfolglos waren. Auch seitens der oberen Behörden hat es nicht an ausdrücklichen Hinweisen gefehlt, wie wertvoll die Vereinigung der Gemeinden und wie natürlich die Entstehung von „Groß-Lindau" sein würde.

Die Stadt, welcher es nun einmal an den nötigen freien Geländen zu ihrer Entwicklung fehlt, kämpft einen verzweifelten Kampf gegen Verluste, die nun nicht zu vermeiden sind. Weit günstiger ist die Lage der Landgemeinden, welche über freien Raum verfügen, denen die Vorteile der neuen Wandlungen in den Schoß fallen, und die von den kulturellen Einrichtungen der Stadt einen selbstverständlichen Gebrauch machen.

Wie in vielen anderen Fällen des sozialen Lebens so zeigt sich auch hier, daß die Ursachen des schädlichen Kampfes in der Selbständigkeit der Gemeindeverwaltungen liegen. Die vorgesetzten Behörden haben keine rechtliche Handhabe, sich in gewisse Angelegenheiten der Gemeindeverwaltungen zu mischen und können deshalb nur immer von neuem auf die Vorteile der Gemeindevereinigung in wohlmeinendem Sinne hinweisen.

Zu einer solchen Vereinigung drängen auch die Unternehmungen und Besitzungen, die Lindau auf dem Lande hat. Anstatt der alten Lagerschuppen, die ehemals den Raum neben dem Lindauer Bahnhof inne hatten, mußte die Stadt geräumige Lagerhäuser am Reutiner Rangierbahnhof errichten. Dort entstand auch eine städtische Gasfabrik. Nach langem Streit ist auch die Frage nach dem neuen Friedhof auf dem Lande und der neuen Kaserne entschieden worden. Am Fuße des Hoyerberges entsteht das „Verbands-Spital" als eine gemeinsame Unternehmung von Stadt und Land. Auch ließe sich noch eine stattliche Reihe von Bauanlagen gemeinsamer Bedeutung aufzählen, welche die nächste Zukunft bringen wird. Es fehlt demnach nicht an Gründen, welche mit starkem Druck zur Vereinigung der Gemeinden hindrängen, und man darf hoffen, daß innerhalb der Verwaltungen selbst die Erkenntnis von der Notwendigkeit dieses Schrittes mehr und mehr wächst.

Mit freudiger Empfindung darf festgestellt werden, daß sich in letzter Zeit die Anzeichen, welche einen Zusammenschluß erhoffen lassen, gemehrt haben. —

Möge die Vereinigung Lindaus mit seinen Ufergemeinden das Geschenk sein, welches das laufende Jahr den Bewohnern des bayerischen Bodenseeufers entgegenbringt, und mögen dadurch die Grundlagen geschaffen werden, die eine gedeihliche Entwicklung für die Zukunft gewährleisten!

DIE PHOTOKARTE ALS UNTERLAGE FÜR STÄDTEBAULICHE ARBEITEN.

Von Stadtlandmesser KAPPEL, Barmen. (Schluß.)

Die Wirkungsweise des Apparats soll zunächst einmal das ganz verzerrte Bildnis zeigen. Die Umformung ist, so beträchtlich sie sein mag, unbedingt rein in der Zeichnung geblieben (Abbildung 3). Die Möglichkeit der Verzerrung bei stets reiner Zeichnung kann sicherlich, darauf weist z. B. Diplom-Ingenieur Egon Dewidels in der Allgemeinen Ingenieurzeitung, No. 23 (1912) und No. 1 (1913) hin, weitgehendste Verwendung in der dekorativen Kunst finden, wenn es sich etwa darum handelt, bei einem Prunksaal ein einheitliches Muster zu verwenden, aber mit allen möglichen Umformungen für Decken, Wände, Möbel, Vorhänge usw. Als Beispiel geben wir in Abbildung 4 die Umformung des Ornaments einer quadratischen Platte, deren Umzeichnung mit der Hand nicht unerheblichen Zeitaufwand und große Geschicklichkeit beanspruchen würde.

Umgekehrt, und das soll ja auch bei unseren Aufnahmen der Randkameras Verwendung finden, liefert der Apparat natürlich auch gerade Bilder aus schiefen und verzerrten, wir könnten also das verzerrte Bildnis der Abbildung 3, richtig in den Apparat eingesetzt, auch wieder geradeziehen. Betrachten wir, um zuletzt erst wieder zu unserer eigentlichen Aufgabe zurückzukehren, zunächst einmal noch die beiden schiefen Aufnahmen eines Wand- bzw. eines Deckenbildes auf Tafel 58. Das letztere konnte vom Fußboden aus nicht aufgenommen werden; um einen teuren und mit viel Umständen verknüpften Gerüstbau zu ersparen, wurde die Aufnahme von einer nahe der Decke sich hinziehenden Empore aus gemacht. Beim Wandbild hätte man zwar mit einfachen Mitteln den photographischen Apparat in die richtige Aufnahmehöhe bringen können, es zeigte sich



Abb. 3. Verzerrung eines Porträts vermittels des Photoperspektographen.

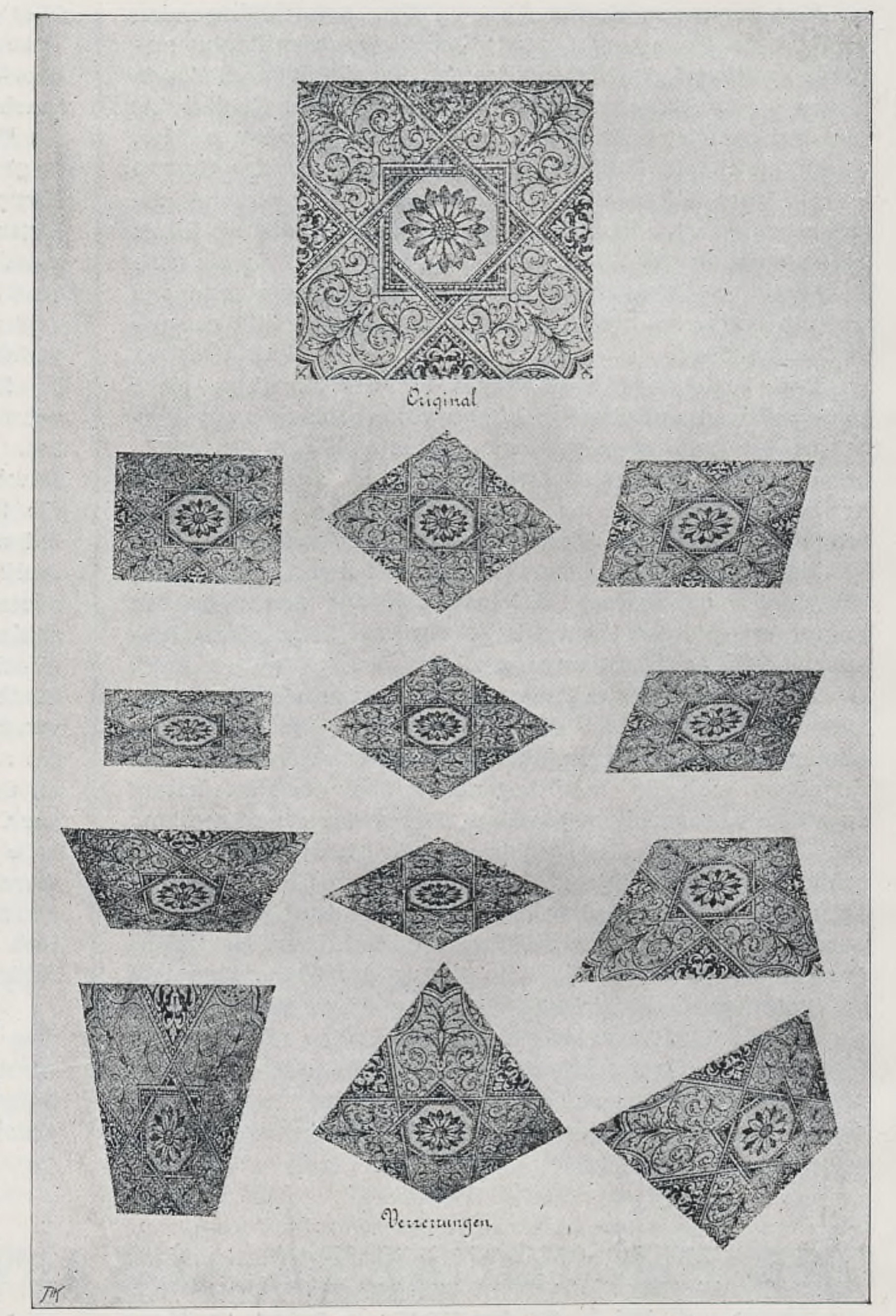


Abb. 4. Einpassen von Zeichenmustern in abgeänderte Umgrenzungen vermittels des Photoperspektographen.

aber, daß bei dieser Aufstellung die Belichtungsverhältnisse so schlecht waren, daß nichts anderes übrig blieb, als die Aufnahme vom Fußboden aus zu machen. Die ebenfalls auf Tafel 58 enthaltenen weiteren Abbildungen zeigen, wie der Photoperspektograph die Geradeziehung aufs beste besorgt hat.

Endlich haben wir in Abbildung 5 noch die Aufnahme einer Fabrik, bei der die geringe Tiefe des Vorhofes eine gerade Aufnahme nicht gestattete, die uns vielmehr erst durch die Umformung so erscheint, als hätte der Apparat mitten vor dem Gebäude aufgestellt werden können.

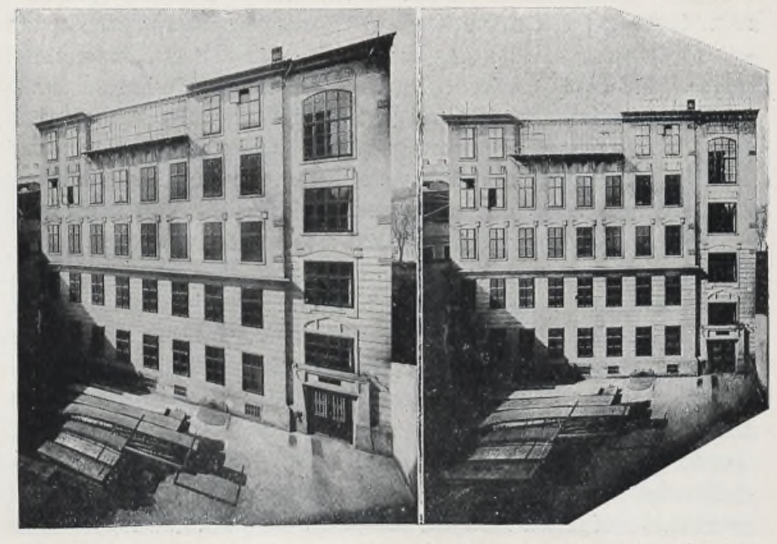


Abb. 5. Umgeformte perspektivizale Ansicht eines Fabrikgebäudes.

Es darf allerdings bei der Geradeziehung von Gebäudeaufnahmen nicht vergessen werden, daß das Ergebnis unter Umständen nicht ganz einwandfrei ist, da z. B. der bei der seitlichen Aufnahme durch einen vorspringenden Erker oder dergleichen verdeckte Gebäudeteil selbstverständlich durch den Transformator auch nicht erbracht werden kann. Solche Verdeckungen fallen ja nun bei den Aufnahmen ebener Gemälde und ebenso z. B. bei geraden Hausansichten fort, welch letztere sich also mit leichter Mühe vollkommen maßgetreu in perspektivische Ansichten umwandeln lassen und umgekehrt. Was also allgemein die Photographie der Zeichnung gegenüber voraus hat an Genauigkeit und Zeitersparnis, gewährt unzweifelhaft auch die Verwendung des Photoperspektographen.

Um nun wieder zur Aerophotogrammetrie zurückzukehren, handelt es sich also darum, mittels des Photoperspektographen die Aufnahmen der Randkameras mit 45° Plattenneigung gegen die Platte der Mittelkamera in die Ebene der Mittelplatte umzubilden. Es wird besonders darauf hingewiesen, daß nicht gesagt ist, daß die Umbildung in die Horizontale erfolgt, sondern in die Ebene der Mittelplatte, denn das ist auch einer der vielen Vorteile des Verfahrens, daß es eine horizontale Mittelplatte gar nicht verlangt, worauf wir im nächsten Abschnitt noch zu sprechen kommen werden. Die Bilder 1b, 2b und 3b der Tafel 48, ferner Bild b der Tafel 49 sind nun solche Umbildungen. Besonders die Umbildung der Aufnahme des Zentral-Friedhofes, also einer ebenen Fläche mit einer Wegeanlage in regelmäßigen Formen, zeigt, welche große Ähnlichkeit mit dem beigegebenen Ausschnitt aus einem gewöhnlichen Stadtplan schon erreicht ist. Auch für das Textbild 4a auf Seite 84 (Heft 7) ist in 4b eine Geradeziehung gegeben, die wegen des größeren Maßstabes gestattet, Vergleiche anzustellen zwischen den beiden Bildern. Wir sehen naturgemäß im Vordergrund, der also bei der Aufnahme nahe der Platte lag, nach der Geradeziehung eine Verkleinerung in beiden Richtungen, in der Breite und in der Tiefe, während wir im Hintergrunde kaum eine Veränderung in der Breite, wohl aber eine wesentliche Veränderung in der Tiefe sehen. Man vergleiche nur auf beiden Bildern das Verhältnis von Länge zu Breite bei den langgestreckten Parzellen. Nicht geändert sind die Richtungen, die vom Kamera-

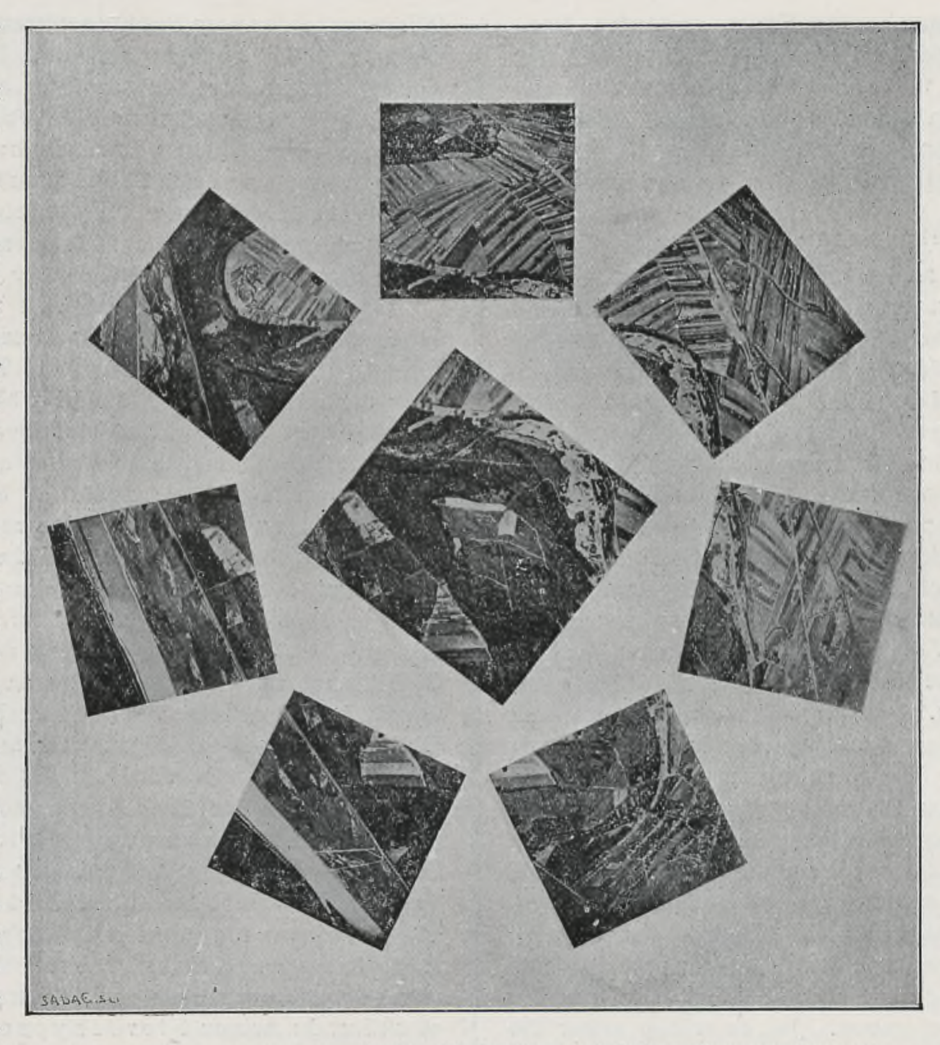


Abb. 6. Originalaufnahme mit Th. Scheimpflugs achtfachem Panoramenapparat.



Abb. 7. Gesamtpanorama umphotographiert aus der Originalaufnahme (Abb. 11).

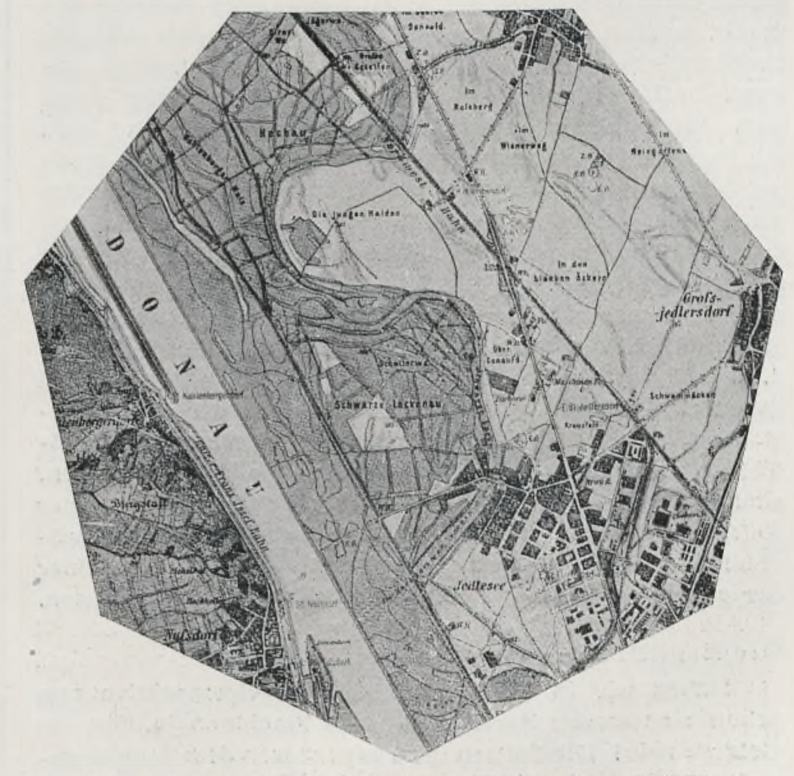


Abb. 8. Entsprechender Ausschnitt aus einer topographisch aufgenommenen Karte.

mittelpunkte aus wie Halbmesser eines Kreises verlaufen. Verbinden wir auf beiden Bildern identische Punkte je in der Mitte des Vordergrundes und des Hintergrundes, etwa da, wo die Grenzen zwischen einer hell und dunkel gefärbten Parzelle auf Wege stoßen, so schneidet diese Linie auf beiden Bildern ganz dieselben Punkte im Gelände.

Die horizontale Vogelperspektive.

Wie wir schon oben sagten und auch an den acht Bildchen auf Tafel 51 gesehen haben, enthält immer eine Platte Teile der benachbarten, so daß es nach der Umformung der Randbilder in die Ebene der Mittelplatte nicht mehr schwer ist, ein zusammenhängendes Bild zu schaffen. Wenn man nur für annähernde Horizontalstellung der Mittelplatte gesorgt hat, und das wird im allgemeinen nicht sehr schwer fallen, und wenn das aufzunehmende Gelände nicht zu stark gebirgig ist, erhält man so schon ein recht gutes Geländebild, welches z. B. für eine erste flüchtige Orientierung in ganz fremdem Gebiet, auch im allgemeinen für Arbeiten im Städtebau ausreichende Dienste leistet. Für genauere Arbeiten genügt es natürlich nicht, die Bilder nur vermittelst der sich deckenden Teile aneinanderzusetzen — Fehlerhäufungen sind dabei ganz unvermeidlich. Um für jede Aufnahme mit der Mitrailleuse genaues Zusammenfügen der Einzelbilder zu ermöglichen, wird nach dem Scheimpflugschen Verfahren die genaue Lage der äußeren Platten gegen die Mittelplatte ein für allemal aus dem Apparate selbst ermittelt, so daß man dann, solange der Apparat keine Beschädigung erlitten hat, ohne Rücksicht auf die Überdeckungen zwischen den Einzelbildern und ohne Anhaltspunkte im Gelände weiß, unter welchen Winkeln die äußeren Bilder transformiert und wie sie dem Mittelbilde angeschlossen werden müssen, um ein fehlerfreies Gesamtbild zu geben. Ja, es erfolgt sogar die Zusammenfügung jetzt rein photomechanisch, auf einer einzigen Glasplatte. Soll aber ein solches Gesamtbild auch genau horizontiert und auf einen bestimmten Maßstab gebracht werden können, so muß man Festpunkte auf der Erdoberfläche so bezeichnen, daß sie in der Aufnahme unzweifelhaft wiederzufinden sind. Ihre gegenseitige Lage muß durch Winkel- und Streckenmessung bekannt sein wie bei den Dreieckspunkten, die wir auch beim topographischen Aufnahmeverfahren verwenden. Diese Punkte dienen als Höhenpunkte dann auch noch einem anderen Zweck, nämlich dem, mit Hilfe der Zahlenwerte für die gegenseitige Höhenlage die Lage der Aufnahme im Raum zu bestimmen und ihre Umformung auch wieder auf photographischem Wege in die Horizontale zu ermöglichen, d. h. also wieder eine Bildneigung zu beseitigen, dieses Mal gegen die Horizontale. Auf Tafel 52 haben wir die so entstandene „horizontale Vogelperspektive" zu unsern acht Einzelbildern auf Tafel 51. Um eine Vergleichung zu ermöglichen, sind in den Textabbildungen 6 und 7 die Darstellungen der Tafeln 51 und 52 in kleinerem Maßstab wiedergegeben. Textabbildung 8 zeigt den entsprechenden Ausschnitt aus einer der gebräuchlichen, topographisch aufgenommenen Karten.

Die Ermittelung der Höhenverhältnisse.

Haben wir in der horizontalen Vogelperspektive nun schon eine exakte Karte? Für das Flachland ja, für das Gebirge nein! Die Spitzen der Berge waren dem Aufnahmeapparat näher als die Talsohlen, ihre Darstellung ist also im Verhältnis zum Bilde des Tales zu groß. Ferner ist die Wiedergabe der vom Punkte senkrecht unter dem Aufnahmeapparat weiter entfernt liegenden Berge für die Karte unrichtig, indem der dem Apparat zugekehrte Abhang sehr verbreitert, der abgekehrte aber sehr verkürzt erscheint — die Berge erscheinen vom Aufnahmeort nach außen umgelegt, wie wir es auf alten Landkarten zu sehen gewohnt sind — es fehlt also noch der einheitliche Maßstab. Die Ermittelung der Höhen erfolgt stereophotogrammetrisch aus einem Paar übereinandergreifender Bilder.

Das körperliche Sehen ist nur möglich durch das Sehen mit beiden Augen. Zwischen 400 m und 600 m Entfernung hört beim Menschen die Tiefenwahrnehmung auf, über diese Entfernung hinaus ist eine Plastik nur noch erreichbar durch künstliche Vergrößerung des Augenabstandes (Prismenfeldstecher). Macht man also von einer Landschaft eine stereoskopische Aufnahme, bei welcher die beiden Objektivachsen nur um den normalen Augenabstand voneinander entfernt sind, so gewährt das Stereoskop beim Betrachten der beiden Bilder keine größere Plastik, als man sie beim Beschauen der Landschaft mit bloßem Auge wahrnimmt. Bei einer Vergrößerung des Abstandes der beiden Objektivachsen wird bei Betrachtung im Stereoskop eine wunderbar plastische Wirkung erzielt, man sieht die beiden Bilder, zu einem einzigen verschmolzen, wie ein kleines Modell des Geländes vor sich. Hauptmann von Orel läßt nun bei seinem Stereoautographen, einer Erweiterung des Stereokomparators von Pulfrich, im stereoskopischen Raum eine Marke von Punkt zu Punkt wandern, die, in Verbindung mit einem Mechanismus, den zurückgelegten Weg in einem bestimmten Maßstab aufzeichnet und so eine Höhenkurvenkarte liefert. Diese Erfindung wandelte Scheimpflug durch Hinzufügen eines Auftrageapparats eigener Konstruktion in seinen Stereohypsographen für die Verwendung in der Aerophotogrammetrie um. Die zur Erreichung der stereoskopischen Plastik erforderlichen Bildpaare erhält man dadurch, daß man die Aufnahmen schuppenförmig übereinandergreifen läßt, so daß jeder Punkt auf mindestens zwei Photogrammen erscheint. Aus diesem Grunde ist es natürlich auch nicht gleichgültig, in welchem Abstande voneinander zwei aufeinanderfolgende Aufnahmen gemacht werden, damit z. B. der steile Hang eines Berges noch bei beiden zur Darstellung gelangt. Bei nicht zu steilen Abhängen (bis zu 18^0) dürfen zwei aufeinanderfolgende Aufnahmen höchstens um den dreifachen Betrag der relativen Höhe voneinander entfernt sein, bei 1500 m Flughöhe also höchstens $4^1/_2$ km. In steilem Gelände und bei geringerer Aufnahmehöhe ist natürlich eine engere Aufeinanderfolge der Aufnahmen erforderlich. Man könnte die nötigen Bildpaare auch dadurch erhalten, daß man (Vorschlag von Geheimrat Professor Hergesell) die lange Basis eines Zeppelinluftschiffs dazu benutzte, um zwei Scheimpflugsche Apparate anzubringen, die zur Aufnahme gleichzeitig auszulösen wären.

Betrachtet man solch ein zusammengehöriges Bildpaar, richtig orientiert, im Komparator des Stereohypsographen, so erhält man mit Hilfe der Zeichenvorrichtung Linien gleicher Höhe in der horizontalen Vogelperspektive, wie wir sie im Bilde a der Tafel 59 sehen, der mit achtteiliger Kamera aufgenommenen Umgebung von Gnadendorf (stark verkleinert).

Die Zonentransformation.

Wir dürfen das schon oben Gesagte nicht vergessen, daß nämlich die horizontale Vogelperspektive noch nicht

in allen Teilen maßstäblich ist, woran die Einzeichnung der Linien gleicher Höhe natürlich nichts ändern kann. Die oberen Teile der Berge erscheinen immer noch in größerem Maßstabe wie der Fuß, die Ansichten der vom Fußpunkt der Senkrechten durch den Aufnahmeapparat, weiter entfernten Berge erscheinen nach außen umgelegt. Für den letzteren Fall zeigt uns die Abb. 9 bei A das, was uns in der horizontalen Vogelperspektive nach Einzeichnung der Linien gleicher Höhe von einem Berge gegeben ist, und bei B das, was eine maßstäblich genaue Karte enthalten muß. Es muß darum der Transformator noch die sogenannte Zonentransformation vornehmen, indem er Schicht für Schicht eine Umformung in den einheitlichen Maßstab und in die orthogonale Lage vornimmt, stets unter Wahrung des Charakters der photographischen Aufnahme, wobei allerdings die naturgemäß entstehenden geringen Überdeckungen einerseits und Klaffungen andererseits durch Retusche beseitigt werden müssen.

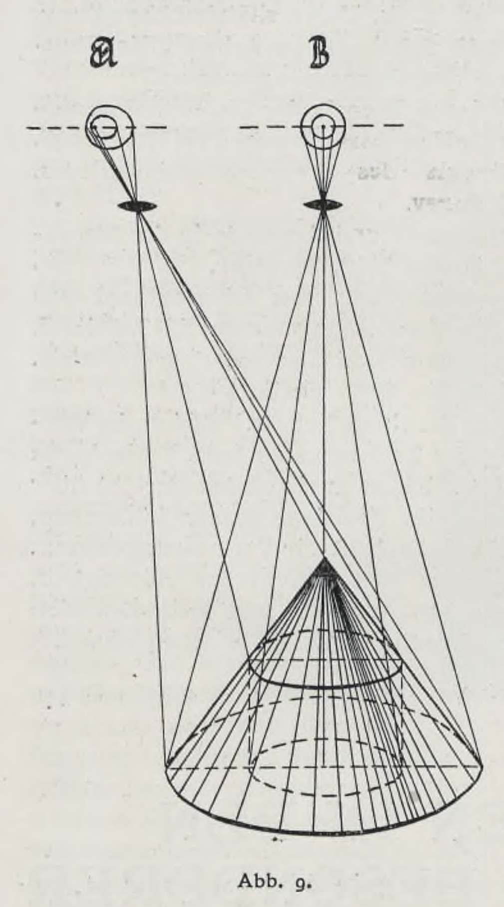


Abb. 9.

Letzte Arbeiten.

Es ist jetzt die im Maßstab exakte Photokarte fertig. Kleinere Nachtragungen durch örtliche Begänge werden sich zur Erzielung einer vollständigen Darstellung nicht vermeiden lassen. So werden z. B., um eins herauszugreifen, Waldwege, die, wenigstens im Sommer, von oben nicht sichtbar sind, weil sie durch die Bäume verdeckt sind, nachgetragen werden müssen. Eine zeichnerische Bearbeitung liefert die Ortsbezeichnungen, die Flußnamen, die politischen und Verwaltungsgrenzen usw. und gibt uns eine fertige Karte, wie wir sie unter b auf Tafel 59 sehen.

Nur noch ein kurzes Wort über die unmittelbare Veranschaulichung der Höhenverhältnisse, die uns die Höhenschichtenlinien nicht geben können, und der man von jeher große Bedeutung beilegte, ganz besonders aber seit der Entwicklung der Luftschiffahrt. Man greift hier, nach den Vorschlägen von Dr. Peucker, Dozenten an der Exportakademie des Handelsmuseums und Leiters der kartographischen Arbeiten des Hauses Artaria in Wien, zur Farbenplastik, möglichst unter Anlehnung an die Farben, wie sie das Auge in der Landschaft zu sehen gewohnt ist. Es soll aus der genauen Karte ein genaues Kartenbild entstehen. (Vgl. dazu einen größeren Aufsatz „Höhenschichtenkarten" von Dr. Peucker in der „Zeitschrift für Vermessungswesen", Jahrgang 1911, Heft 1, 2, 3 und 4.)

Wenn auch eingangs gesagt wurde, daß das Verfahren der Verwendung von Ballonaufnahmen noch wenig bekannt ist, so zeigt doch die stets wachsende Zahl von Veröffentlichungen in Fachzeitschriften, daß nicht nur einzelne Personen, sondern auch Behörden anfangen, sich auf das Gebiet zu werfen. Z. B. aus einer kleinen Veröffentlichung des städtischen Landmessers Bötel aus Hildesheim, die dem Verfasser beim Schreiben dieser letzten Zeilen in der „Zeitschrift für Vermessungswesen" 1913, Seite 929, zuging, soll nicht verfehlt werden, einiges herauszugreifen, was schon auf eine sehr eingehende Beschäftigung auf dem Gebiet der Ballonphotographie hinweist. Landmesser Bötel spricht von einem Zusammengehen des Vereins für Luftschiffahrt und des Kunstgewerbevereins in Hildesheim bei einem Vortrag über die Photographie vom Ballon aus und die Photogrammetrie im Dienste des Städtebaus und des Vermessungswesens. Versuche zur Anfertigung städtebaulicher Aufnahmen von Hildesheim bei einer Fahrt des Zeppelinkreuzers „Hansa" sollten am 4. Oktober 1912 gemacht werden, kamen aber nicht zustande, da die „Hansa" infolge starken Gegenwindes ihre Fahrt bis Hildesheim nicht ausdehnen konnte. Man beschränkte sich auf Aufnahmen von Blankenese, Hamburg und den Hamburger Hafenanlagen, die sehr befriedigten. Beachtenswert ist es auch, zu hören, daß die Stadtverwaltung von Hildesheim bereits von der Firma C. P. Goerz in Friedenau eine Ballonkamera bezogen hat. Der Apparat wird in die Höhe geschickt vermittelst eines von der Firma Riedinger in Augsburg gelieferten Fesselballons von 48 cbm Inhalt. Der Objektivverschluß vom Aufnahmeapparat wird von der Erde aus auf elektrischem Wege geöffnet. Photogrammetrische Aufnahmen haben in Hildesheim auch schon unmittelbare Verwendung im Interesse der Städtebaukunst gefunden, indem man bei Bauentwürfen am Abhang des sogenannten Berghölzchens in Hildesheim in photogrammetrische Aufnahmen der Gegend den Entwurf photogrammetrisch und perspektivisch richtig einzeichnet. Da es sich um eine Gegend handelt, von der aus man eine herrliche Aussicht auf die altertümliche Stadt selbst und die umliegenden Höhenzüge hat, so ist es nicht gleichgültig, wie ein Neubau sich dem Bilde einfügt, und es ist sehr wichtig, im Stereoskop, wie an einem kleinen Modell des Geländes, den Einfluß des Neubaues auf das Gesamtbild zu studieren.

Wenn also hier schon bei Verwendung bescheidener Hilfsmittel recht zufriedenstellende Ergebnisse zu verzeichnen sind, so werden die Verbesserungen durch die Scheimpflugsche Erfindung unzweifelhaft einne außerordentliche Vergrößerung der Verwendungsmöglichkeiten im Städtebau bringen. An praktischen Versuchen mit dem Verfahren in größerem Maßstabe fehlt es nicht. In Österreich beschäftigen sich verschiedene staatliche Behörden mit dem Verfahren. Versuche werden ferner gemacht in Argentinien, Bulgarien, England und Mexiko. Von einem deutschen Forscher, Oberleutnant Paul Graetz, liegt ein Vorschlag vor für eine deutsch-englische aerophotogrammetrische Aufnahme von Neuguinea.

Öffentlich ausgestellt waren Scheimpflugsche Arbeiten bisher in der Imperial Royal Austrian Exhibition 1906 zu London, in der Internationalen Luftschifferausstellung in Frankfurt am Main 1906, in der Österreichischen Ausstellung

für Luftschiffahrt in Linz 1909 und der Ersten internationalen Flugausstellung in Wien 1912.

Die vorliegende Arbeit sollte und konnte keine Anleitung für das photogrammetrische Meßverfahren vom Luftfahrzeug aus sein, sie sollte vielmehr die Teilnahme wachrufen und zur eingehenden Beschäftigung auf diesem hochbedeutsamen Gebiet anregen. An Gelegenheit zur Einarbeitung und Weiterbildung fehlt es nicht. Wir haben eine sehr reichhaltige Literatur über das photogrammetrische Meßverfahren, von den ersten Anfängen an bis zu den letzten Verbesserungen. Es seien nur kurz einige Werke der älteren und neueren Zeit herausgegriffen, die geeignet sind, eine genauere Kenntnis zu vermitteln.

Professor W. Jordan, Über die Verwertung der Photographie zu geometrischen Aufnahmen (Photogrammetrie) mit einer photogrammetrischen Aufnahme der Oasenstadt Gassr-Dachel in der libyschen Wüste. Zeitschrift für Vermessungswesen, Band V, 1876, Seite 1.

Dr. A. Meydenbauer, Das photographische Aufnehmen zu wissenschaftlichen Zwecken, insbesondere das Meßbildverfahren, Berlin 1892, A. Seydel.

Colonel A. Laussedat, Recherches sur les instruments, les méthodes et le dessin topographiques, Paris 1898, Gauthier-Villars.

Hartwig, Das Stereoskop und seine Anwendung, Band 135 aus Natur und Geisteswelt, Leipzig 1907, Teubner.

Dr. Eggert, Neuere Instrumente für Stereophotogrammetrie, Zeitschrift für Vermessungswesen 1908, Seite 425.

Hoernes, Hermann, Buch des Pfluges, 2 Bände. Verlag Georg Szelinski, k. u. k. Universitätsbuchhandlung, Wien 1911. (Enthält Scheimpflugs Arbeit „Die Flugtechnik im Dienste des Vermessungswesens.)

Schilling, Die geometrische Theorie der Stereophotogrammetrie, Zeitschrift für Vermessungswesen 1911, Seite 637.

Abendroth, Die Praxis des Vermessungsingenieurs, Berlin 1912, Paul Parey.

Dr. Pulfrich, Neue Methoden und Apparate in der Stereophotogrammetrie, Berlin 1912, Springer.

Dr. Eggert, Der Stereoautograph von Oberleutnant von Orel, Zeitschrift für Vermessungswesen, 1913, Seite 7.

Dock, H., Photogrammetrie und Stereophotogrammetrie. Sammlung Göschen Nr. 699. Berlin 1913.

Endlich noch veranstaltet alljährlich Dr. Pulfrich, der Vorsteher der Meßabteilung des Zeißwerks zu Jena, Ferienkurse in Stereophotogrammetrie. Einen anziehenden Bericht über den letzten Ferienkursus gibt Kreislandmesser Lüdemann, Lennep, auf Seite 951 der Zeitschrift für Vermessungswesen, Jahrgang 1913. Diese Kurse sind von großer Wichtigkeit, da die photogrammetrischen Apparate und Methoden sich eigentlich nur durch praktische Versuche erlernen lassen.

Im ersten Teil des Aufsatzes, Heft 7, Seite 84, letzte Zeile, muß es heißen Tafel 51, nicht 45.

BEITRAG ZUM WOHNUNGSWESEN IN DEN VEREINIGTEN STAATEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG VON NEW YORK.

Von Stadtbaumeister ERWIN NEUMANN, Charlottenburg. (Schluß.)

Nachdem nun einmal die Städte weiträumig angelegt worden sind, hat sich Gewöhnung, Anschauung und Gewerbe diesen Verhältnissen angepaßt. In den Gründerjahren hat man das Haus aus Holz bevorzugt, weil dieser Baustoff genügend zur Verfügung gestanden hat. Diese Bauweise begünstigt den Flachbau und verbietet die Stockwerkhäufung. Sie hat sich aber noch bis in die neueste Zeit erhalten, obwohl die massiven Baustoffe jetzt wohl mindestens zu demselben Preise angeboten werden. Ein Bauunternehmer in Washington, der mich in seiner soeben fertiggestellten Kleinhaussiedelung herumführte, glaubte die Verwendung eines eisernen Trägers als Unterzug über der Kellerdecke als eine besondere Errungenschaft bezeichnen zu müssen. Das hängt auch damit zusammen, daß die baupolizeilichen Anordnungen und Anforderungen an die Wohngebäude geringer sind als bei uns.

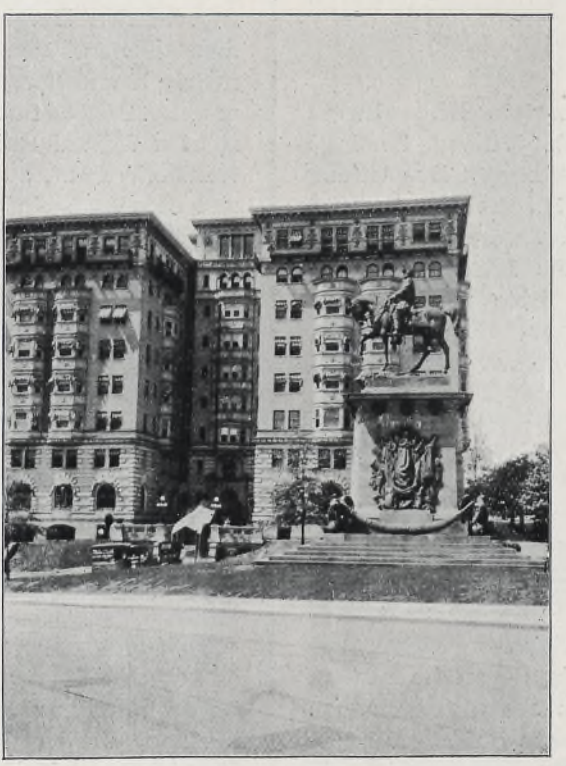


Abb. 10.

Wie weit die Bodenfrage von Einfluß gewesen ist, zeigt vielleicht folgende Überlegung. Die Städte bedecken einen viel größeren Flächenraum als die unsrigen. Demgemäß ist auch ihr Umfang größer. Ein lebhaftes Angebot an baureifem Gelände wird daher dauernd vorhanden sein und dadurch der Bodenpreis niedrig gehalten werden.

Öffentlich-rechtliche Baubeschränkungen in der Art unserer Bauordnungen kennt man in den Vereinigten Staaten nicht. Im allgemeinen dürfen auch an den Wohnstraßen die Häuser so hoch gebaut werden, wie die Straße breit ist. Man findet aber wenig Gebäude, die von dieser Vergünstigung Gebrauch machen. Jeder Grundstückseigentümer ist sich darüber klar, daß keinem Käufer daran liegt, in den Außengeländen einen Wolkenkratzer zu errichten. Darum kann er seinen Boden nur zu einem Preise loswerden, der die einfachste Ausnutzung zuläßt.

Auf übernatürliche Zukunftsgewinne ist um so weniger zu rechnen, als die Geschäftsstadt infolge der Errichtung von Wolkenkratzern sich nur in einer langsamen Gangart ausdehnt. Außerdem ist der Amerikaner ein nüchterner Rechner. Ihm liegt mehr an einer schnellen Verwirklichung seines Verdienstes, als an unsicherem Zukunftsgewinn. Das hängt nun wiederum mit der Form des Realkredites zusammen, die von der deutschen wesentlich abweicht und mehr den englischen Verhältnissen entspricht.

Diese Rechtsverhältnisse haben nun die Spekulation mit dem Boden nicht verhüten können. Der Boden befindet sich vollständig in den Händen von Privatleuten. Die Gemeinden haben erst in der letzten Zeit für die Schaffung von Freiflächen Grundbesitz erworben. Der Boden ist daher auch hier eine Handelsware. Es macht aber den Eindruck, als ob die mit der Spekulation verbundene Preistreibung sich nur in dem Grund und Boden für Geschäftshäuser verdichtet hat, weil dort infolge der Ausnutzung durch Wolkenkratzer besonders beträchtliche Gewinne erzielt werden können. Die Flächen in den Wohnvierteln scheinen aus den schon angegebenen Gründen weniger Gegenstand der Spekulation geworden zu sein.

Abb. 11.



Abb. 12.

Nur dort, wo sich noch andere Einflüsse eingestellt haben, hat die Bodenspekulation beim Wohnhausbau eingesetzt und zum Bau von Mietkasernen geführt. Ein auffälliges Beispiel ist Washington. Die Bundeshauptstadt ist nur Wohnstadt; Industrie und Gewerbe sind nicht vorhanden. Als Sitz der gesamten Bundesregierung besteht ein großer Teil seiner Einwohner aus Staatsbeamten. Die Mehrzahl von ihnen ist nicht besonders glänzend besoldet; ihre Stellung ist auch von den politischen Verhältnissen abhängig. Es soll daher keine große Neigung bei ihnen bestehen, eine eigene Familie zu gründen. Die Mehrzahl von ihnen ist ledig und daher auf das Leben in einer Pension angewiesen. Im Kleinhaus sind solche Unternehmungen aber unwirtschaftlich. Man ist daher zum mehrstöckigen Bau übergegangen. Die Baupolizeiordnung von Washington gestattet an den breitesten Wohnstraßen Häuser mit acht Stockwerken. Es sind daher in den letzten Jahren eine ganze Anzahl solcher Pensionshäuser oder Miethäuser zwischen fünf und acht Stockwerken entstanden (vgl. die Abb. 10). Ähnliche Verhältnisse haben auch in anderen Städten z. B. in Chicago zum Bau mehrstöckiger Miethäuser in neuerschlossenen Gebieten geführt.

Die Vorbilder für diese von der üblichen abweichenden Hausformen und Wohnweisen sind aber in New York zu suchen. Die Zustände, die man dort antrifft, fallen ganz aus dem Rahmen der anderen amerikanischen Großstädte heraus. New York zeigt nicht das Bild einer amerikanischen Stadt, sondern es ist eben mehr Weltmittelpunkt. Es ist daher erklärlich, wenn sich das Wohnungswesen auch nach anderen Richtungen als sonst im Lande entwickelt hat. Einen klaren und verständlichen Einblick in die Verhältnisse gewährt der Bericht des Miethaus-Departements vom Jahre 1910/1911, der zugleich einen Überblick über die zehnjährige Wirksamkeit dieser Behörde abgibt.

Das Miethaus-Departement ist im Jahre 1901 auf Grund eines besonderen Miethausgesetzes im Staate New York geschaffen worden. Es ist zuständig für alle Miethäuser in Angelegenheiten der Bau- und Feuerpolizei und der Wohnungsaufsicht in beschränktem Umfange. Die Anforderungen des neuen Gesetzes erstrecken sich auf die Feuersicherheit der Gebäude. Sie enthalten Grundzüge für die Anlage der Feuerleitern, von feuersicheren Treppen, Fahrstuhlschächten, Kanalisationsanlagen, für die Beseitigung ungesunder Aborte. Außerdem sind besondere Vorschriften für die Größe und Lage der Räume erlassen, die für den dauernden Aufenthalt von Menschen dienen sollen. Im ganzen ist eine erhebliche Steigerung in den Anforderungen eingetreten, so daß infolge einer gleichzeitigen Zunahme der Bodenpreise eine stärkere Ausnutzung des Bodens durch Häufung von Stockwerken notwendig geworden ist. Die Mietkaserne ist damit eingeführt; sie beherrscht jetzt ganze Gebiete in den Außengeländen, an anderen Stellen dringt sie mitten in die Flachbauweise hinein.

Bronx, die Wohnstadt im Norden von Manhattan, ist eine ausgesprochene Mietkasernenstadt geworden. Hier sind nach dem genannten Bericht seit dem Jahre 1901 5162 Miethäuser entstanden. Die Gebäude haben überwiegend fünf bis sechs Geschosse. Über die Größe und Bauart der Gebäude mögen folgende Angaben Auskunft geben.

Die Frontbreite der Hausgrundstücke wird im Durchschnitt zu $37\,^1/_2$ Fuß = 11,5 m angegeben, während sie früher bei der flacheren Bauweise nur 25 Fuß = 7,5 m betragen hat. Der Flächeninhalt der Grundstücke wird daher zwischen 25—30 Quadratruten betragen. In Berlin rechnet man mit einer Grundstückgröße von etwa 70 Quadratruten. In den in

den letzten Jahren erbauten Häusern liegen 46,3 v. H. aller Wohnungen an der Straße, 32,01 v. H. an der Hinterfront (yard), 12,6 v. H. gehen von der Straße zum Hof durch, nur 8,17 v. H. liegen nach den Lichthöfen (court). Man unterscheidet zwischen yard und court, die gemeinsam mit Hof übersetzt zu werden pflegen. Unter yard ist indessen der offene Hof und Bauwich, unter court der geschlossene Lichthof zu verstehen.

Der Bauwich ist im allgemeinen nur sehr schmal. Die bei uns üblichen Breiten zwischen 4 bis 8 m von Grenze zu Grenze erreicht er keinenfalls. In den Bauordnungen ist ein Mindestmaß (etwa 5 Fuß) für eine bestimmte Gebäudehöhe vorgeschrieben, das mit zunehmender Höhe im gleichen Verhältnis vergrößert werden muß.

Aus den Angaben über die Lage der Wohnungen — an der Straße oder nach den Höfen — ist zu entnehmen, daß fast zwei Drittel (46,3 + 12,6 v. H.) aller Wohnungen an der Straße liegen, und ein Drittel nach den Höfen. Ich möchte annehmen, daß das Verhältnis in Berlin ein anderes ist. Die monatliche Durchschnittsmiete für einen Raum ist auf 5,58 $ monatlich oder etwa 300 Mk. jährlich berechnet worden. Unter Berücksichtigung des geringen Wertes des $ wird man die Miete auf 200 bis 250 Mk. höchstens ansetzen dürfen. In Gebäuden mit größeren Wohnungen wird das ganze Erdgeschoß als Eintrittshalle mit besonders prächtiger Ausschmückung verwendet. Fahrstuhl, elektrisches Licht, Warmwasserversorgung und Zentralheizung sind vorhanden. Neuerdings haben die Häuser auch Müllschlucker, Telephon, Fächer für Botensendungen und Staubsaugeapparate erhalten. Der Mietpreis für das Zimmer in solchen Wohnungen wird auf 8 $ angegeben.



Abb. 13.



Abb. 14.

Der Bericht des Miethaus-Departements ist auch durch Beispiele und Abbildungen aus den amtlichen Feststellungen erläutert, von denen einige hier wiedergegeben werden sollen.

Die Entwicklung der Bebauung in den neuesten Gebieten von Bronx soll die Abb. 11 veranschaulichen. Die Abb. 12 zeigt ein Doppelhaus an einer Straßenecke, das bei 26 m Frontbreite 38 m Tiefe besitzt. Der Bauwich zwischen beiden Flügeln hat nur 3,2 m Breite. Aus beiden Abbildungen ist zu erkennen, daß die Bebauung von Bronx mit Miethäusern als eine unerfreuliche Erscheinung bezeichnet werden muß.

Bronx verdankt seine schnelle Entwicklung in dem letzten Jahrzehnt der Untergrundbahn, die im Jahre 1904 eröffnet worden ist und die gerade Verbindung nach Manhattan bis in den Mittelpunkt der Geschäftsstadt hinein herstellt. Der Bahnbau hat zur Grundstücksspekulation geführt, und damit ist der Zwang zum Mietkasernenbau gegeben gewesen. Anders haben sich die Verhältnisse in den anderen Vororten von New York, in Brooklyn und Queens entwickelt, die auf der anderen Seite des Ostflusses gegenüber von Manhattan liegen. Der Charakter der Wohnstadt herrscht in ihnen noch heute vor. Daher hat das Massenmiethaus hier bisher nur ausnahmsweise Boden gefunden. Das anspruchlose Ein- oder Mehrfamilienhaus gibt den Städten ihr Gepräge. Das ist auch ohne weiteres aus den vergleichenden Angaben des Berichtes des Miethaus-Departements zu ersehen. Von 1902 bis 1911 sind in Bronx für 169 Mill. $ 5162 Häuser, in Brooklyn dagegen für fast dieselbe Summe 13 813 Häuser errichtet worden. Die Bebauung stuft sich außerdem nach der Wohnstadt Queens noch weiter ab. Während in Brooklyn im Durchschnitt 8 Wohnungen auf ein Haus kommen, geht diese Zahl in Queens auf 5½ Wohnungen zurück. Dreigeschossige Gebäude sind in den letzten Jahren am meisten gebaut worden. Die Baukosten im Durchschnitt, ermittelt für ein Eckhaus, werden zu 23 000 $ — etwa 100 000 Mk., die eines Reihenhauses zu 14 400 $ — rund 60 000 Mk. angegeben. Die Zahlen für Queens sind noch niedriger. Hier hat ein Eckbau im Durchschnitt etwa 45 000 Mk., ein Reihenhaus 35 000 Mk. Baukosten erfordert.

Diese für unsere Verhältnisse niedrigen Summen werden erklärlich, wenn man feststellt, daß die Mehrzahl der Grundstücke nur eine Breite aufweisen, die zwischen 7,5 bis 11,5 m liegt. Die Übersicht über die Zimmerzahl der einzelnen Wohnungen läßt erkennen, daß die Drei- und Vierzimmerwohnungen überwiegen. Von den in den letzten zwei Jahren erbauten Wohnungen haben mehr als die Hälfte drei und fast ein Drittel vier Zimmer.

Der Bericht des Miethaus-Departements gibt auch aus Brooklyn und Queens einige Beispiele von Gebäuden, deren Anordnung nach Ansicht der Behörde zweckmäßig, und deren Aussehen als gefällig bezeichnet wird. Die äußere Gestaltung der Gebäude läßt nach unseren Anschauungen indessen vieles zu wünschen übrig. Vor allen Dingen werden fast alle Fronten durch die eisernen Feuerleitern,

die vom obersten Geschoß bis zum Erdgeschoß durchlaufen, entsetzlich verunstaltet.

So ist z. B. das Aussehen der Gebäudegruppe (Abb. 13) wenig erfreulich. Jedes Haus enthält sechs Wohnungen, in jedem Stockwerk zwei zu drei Räumen mit Küche und Badegelegenheit. Der Mietpreis liegt zwischen 12 bis 13 $ monatlich (30 bis 35 Mk.). Einen etwas freundlicheren Eindruck machen wohl die Reihenhäuser (Abb. 14). Sie bieten für vier Familien Raum, und jede Wohnung hat drei Zimmer, Küche und Bad. Der Mietpreis beträgt 15 bis 16 $ für den Monat, weil Warmwasserversorgung vorgesehen ist (40 bis 45 Mk.).

Als abschreckendes Beispiel soll noch die Gebäudegruppe (Abb. 15) wiedergegeben werden. Auf jedem Stockwerk sind sechs Wohnungen angeordnet. Jede Wohnung hat zwei bzw. drei Zimmer mit Küche, Bad und Warmwasserversorgung. Der Mietpreis liegt zwischen 12,5 bis 18 $ (28–45 Mk.).

Hatte ich zuvor die Behauptung aufgestellt, daß New York unter den anderen amerikanischen Städten eine Sonderstellung einnimmt in der Form, wie das Wohnungsbedürfnis befriedigt wird, so gilt das zweifellos für die Geschäftsstädte Manhattan und Bronx im vollen Umfange. Aber bereits in Brooklyn und Queens, noch mehr in den weiter abgelegenen Vororten jenseits des Hudson und des Ostflusses, hat sich die amerikanische Wohnweise behauptet. In den letzten Jahren hat sie sogar eigentümlicherweise wieder Aufnahme bei den Neubauten gefunden, indem zugleich ein Stillstand im Bau größerer Häuser infolge eines wirtschaftlichen Rückganges eingetreten ist. Der Bericht des Miethaus-Departements spricht sich darüber in folgenden Worten aus:

„Es hat aber auch noch einen anderen Grund für das teilweise Zurückgehen im Miethausbau gegeben (neben dem wirtschaftlichen Rückgang), er ist im Bau einer beträchtlichen Zahl von Zweifamilienhäusern zu suchen, die an die Stelle der zweigeschossigen Vierfamilienhäuser und der dreistöckigen Dreifamilienhäuser getreten sind. Früher sind sie bereits in Brooklyn und Queens gebaut worden, aber in den letzten Jahren sind sie wie Pilze aus der Erde geschossen, meistens in den neuerschlossenen Stadtteilen. Der Kaufpreis ist dauernd niedrig geblieben, und die Anschaffungsbedingungen sind bequem. Infolgedessen legen viele kleine Sparer ihr Vermögen in diesen Häusern an. Viele Leute bevorzugen diese Häuser vor den Miethäusern trotz ihrer dunklen Schlafzimmer und anderer nicht ganz einwandfreier Bestandteile, obgleich die Anlagen in den Miethäusern vom gesundheitlichen Standpunkte besser sind und die Mieten niedriger. Die Zweifamilienhäuser sind dagegen im Äußeren gefälliger gestaltet und haben gute Grundrisse. Vor allem gewähren sie eine größere Abgeschlossenheit als die Miethäuser, und außerdem weisen sie eine ganze Anzahl von Einrichtungen auf, die das Haushalten in ihnen bequemer und leichter gestaltet. Ob sie das halten werden, was ihre Verteidiger ihnen nachrühmen, bleibt abzuwarten. Es ist indessen unbestritten, daß sie ein wertvolles Mittel bieten, um die schädliche Wohndichte zu bekämpfen. Im allgemeinen sind sie dort erbaut worden, wo das Land billig ist, und wo es sich nicht lohnen würde, größere und teuere Miethäuser zu bauen."



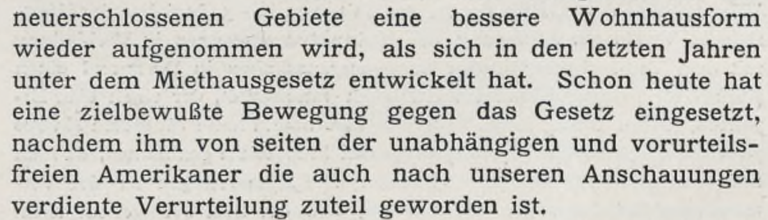


Abb. 15.

Man muß beachten, daß diese Zeilen von dem Leiter des Miethaus-Departements verfaßt sind, der nicht geradezu die Miethausform verurteilen möchte. Aber der unbefangene Leser wird aus den versteckten Widersprüchen in diesen Ausführungen die Überlegenheit der Flachbauweise deutlich herausfühlen. Aus den mitgeteilten Tatsachen kann man außerdem entnehmen, daß trotz der vielen Auswüchse, die gerade in New York festgestellt werden müssen, doch noch Sinn für das Eigenheim und die Kleinhaussiedelungen vorhanden ist, und daß noch ein gewisses Festhalten an den überkommenen Anschauungen besteht. Es ist daher nicht von der Hand zu weisen, daß vielleicht das Beispiel der Landesteile, in denen die Flachbauweise noch vorherrscht, auf die Vororte von New York zurückwirken wird und wenigstens für die neuerschlossenen Gebiete eine bessere Wohnhausform wieder aufgenommen wird, als sich in den letzten Jahren unter dem Miethausgesetz entwickelt hat. Schon heute hat eine zielbewußte Bewegung gegen das Gesetz eingesetzt, nachdem ihm von seiten der unabhängigen und vorurteilsfreien Amerikaner die auch nach unseren Anschauungen verdiente Verurteilung zuteil geworden ist.

Im ganzen gewinnt man aus dem heutigen Zustande des Wohnungswesens in den Vereinigten Staaten den Eindruck, daß die Großstadtbildung und das Vordringen der Industrie auf das Wohnungswesen ohne Einfluß geblieben ist, und daß sich trotz großen Umwälzungen im Wirschaftsleben die Form des Einfamilienhauses oder wenigstens des Kleinhauses noch heute besteht und einen nennenswerten Teil des Wohnungsbedürfnisses befriedigt und wahrscheinlich auch weiterhin befriedigen wird.

CHRONIK.

Die Stadt Aschersleben hat kürzlich eine NEUE FRIEDHOFSORDNUNG erlassen, in der ein Paragraph über die Denkmäler von großer Wichtigkeit für die künstlerische Ausgestaltung ist: Die Genehmigung zur Aufstellung eines Denkmals erfolgt nur auf Grund einer Zeichnung, mindestens im Maßstab 1 : 5 mit Angabe des Materials, Wortlauts und der Art der anzubringenden Schrift. Auf dem neuanzulegenden Friedhofe dürfen die Grabstellen nicht besonders eingefriedigt werden. . . .

Ausdrücklich werden als Material zugelassen: Tuffstein, Muschelkalk, Granit und körniger Kalkstein, künstlerisch behandelter Kunststein;

ausnahmsweise werden zugelassen: grellweiße, dunkle und schwarze, sowie polierte Steine, farbig gehaltenes Schmiedeeisen, bemaltes Eichenholz und Bronzeguß in Verbindung mit Stein.

Ausgeschlossen sind: Tropfsteine, nachgeahmtes Mauerwerk, Porzellanarbeiten, unschöne Marktware, Felsennachahmungen und Arbeiten aus Zement und Terrazzo.

Die auf den Denkmälern anzubringende Schrift muß in jedem Falle eine schmückende Beigabe sein; sie ist, dem Raume entsprechend, gut zu verteilen. Verboten sind Glas-, Druck- und Sandgebläseschriften und Ornamente dieser Art. ...

Für Reihengräber wird besonders bestimmt: Denkmäler für Erwachsene dürfen ca. 50 cm breit, ca. 90 cm hoch und müssen mindestens 25 cm stark sein. (Veröffentlicht in dem „Anzeiger und Zeitung für die Kreise Aschersleben usw." No. 101 Jahrgang 96 vom 1. Mai 1914.) Obiger Paragraph: § 23.

SOMMERSCHULEN FÜR STÄDTEBAU IN LONDON. Der schnelle Fortschritt in der Städtebaubewegung und die Notwendigkeit, dem Städtebau Gesetze geben zu müssen, haben es erfordert, daß die Kommunalbeamten und solche, die in Architekturbureaus angestellt sind, Ingenieure und Konstrukteure sich ein Wissen in diesen Dingen erwerben müssen, zumal die Literatur noch sehr beschränkt ist und die Frage nicht erörtert wird in den allgemeinen architektonischen oder ingenieur-wissenschaftlichen Lehrbüchern.

Dem etwas abzuhelfen, ist in London im August 1912 sowohl als auch 1913 eine Sommerschule abgehalten worden, die sich mit der Wissenschaft und Kunst des Städtebaus beschäftigt hat, und wo Unterricht von Fachleuten, Architekten u. a. gegeben wurde.

Es ist dabei festgestellt worden, daß angestellte Architekten wie Kommunalbeamte usw. ohne große Unterbrechung ihrer Berufsarbeit eine derartige Sommerschule besuchen können. Deswegen wird die Sommerschule auch wieder im Jahre 1914 in dem neuen Gebäude der Universität zu London, und zwar in der Architekturschule vom 1.—15. August abgehalten.

Es werden während der Schuldauer jeden Morgen drei Vorlesungen gehalten und im Zusammenhange damit Besichtigungen an verschiedenen Plätzen veranstaltet, die eine besondere Bedeutung für den Städtebau und die Eigenhausbewegung haben.

DER ERSTE KURSUS FÜR PRAKTISCHE BAUVEREINSTÄTIGKEIT. In der Zeit vom 2.—5. Juni hat der Westfälische Verein zur Förderung des Kleinwohnungswesens in Verbindung mit dem Verband westfälischer Baugenossenschaften in Dortmund einen Kursus für praktische Bauvereinstätigkeit veranstaltet, der einen über Erwarten großen Erfolg hatte. Die Stadt Dortmund hatte für diesen Kursus zunächst den Stadtverordnetensitzungssaal in Aussicht genommen, da man auf etwa 60—80 Teilnehmer rechnete. Die Anmeldungen zu der Veranstaltung liefen aber so zahlreich ein, daß der Saal bei weitem nicht ausreichte. Die Stadtverwaltung stellte daher die Aula der Handwerker- und Kunstgewerbeschule zur Verfügung, die sich auch nicht als zu groß erwies. Es hatten sich nämlich ungefähr 200 Teilnehmer eingefunden, die zum größten Teil dem ganzen Kursus bis zu Ende beiwohnten. Aus allen Teilen der Provinz waren Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Bauvereinigungen, Vertreter der Regierungen, der Eisenbahndirektionen, verschiedener Gemeinden und einer ganzen Reihe industrieller Unternehmungen erschienen, um sich über die Praxis gemeinnütziger Bautätigkeit zu unterrichten. Als Redner waren namhafte Kenner des Baugenossenschaftswesens, die größtenteils aus der Praxis selbst hervorgegangen sind, gewonnen.

Der bekannte Vorsitzende des „NATIONAL HOUSING & TOWN PLANNING COUNCIL" in London, W. Thompson, ist plötzlich gestorben. In einer Besprechung kurz vor seinem Tode wiederholte er noch sein Lieblingszitat aus Charles Dicksens:

„Ich habe systematisch darauf hingearbeitet, aufzudecken das Elend in welchem die Massen des Volkes leben und die auf Selbsterknnnis begründete Überzeugung ausgedrückt, daß die Reform, die die Wohnungsverhältnisse betrifft, allen anderen Reformen vorausgehen muß und daß ohne diese Reform alle anderen Reformen zur Erde fallen müssen."

TOD DES BRÜSSELER ALTBÜRGERMEISTERS BULS. Im Alter von 77 Jahren ist an den Folgen eines Schlaganfalles der ehemalige Bürgermeister der Stadt Brüssel, Charles Buls, gestorben. Mit ihm verliert Belgien eine bedeutende Persönlichkeit. Er war derjenige, der die Grande Place erneuern und ihr die jetzige Gestalt geben ließ. Wir hoffen demnächst die Bedeutung dieses Mannes für den Städtebau noch näher würdigen zu können.

DIE ERSTEN STAFFELBAUORDNUNGEN FÜR GROSS-BERLIN. Gutem Vernehmen nach haben der Zweckverband, Oberpräsident und Minister der öffentlichen Arbeiten den Bauordnungen für das Schöneberger Südgelände und das Neuköllner Ostgelände an der Köllnischen Heide zugestimmt. Mit diesen Bauordnungen hält der Gedanke der staffelförmigen Bebauung seinen Einzug in Großberlin. Das Wesen dieser Bebauung beruht in der unterschiedlichen Behandlung von Verkehrs- und Wohnstraßen. In demselben Gebiet sind sowohl offene Bebauung und niedrige Reihenhäuser in den Wohnstraßen als auch drei- und viergeschossige Häuser an den belebteren Straßen vorgesehen. Für jeden Straßenzug ist in den Bauordnungen, die infolgedessen sehr umfangreich sind, die Bauklasse vorgeschrieben. Statt der Mietkasernen und einzelstehenden Häuser mit dem üblen Bauwich wird an diesen beiden Stellen Großberlins eine den verschiedenartigen Bedürfnissen der Gegend und der einzelnen Straßen angepaßte Bebauung treten.

REIHENHAUSBAU IN STEGLITZ bei Berlin. Die Steglitzer Gemeindevertretung hat einem Antrag des Gemeindevorstandes zugestimmt, für nicht weniger als 19 Baublöcke in Steglitz-Ost, an der Körner-, Kniephof-, Bismarck-, Friedrichsruher und Göttinger Straße den Reihenhausbau zuzulassen. Dieses Gelände liegt in der Nähe des Stadtparks und hat jüngst unmittelbare Straßenbahnverbindung mit Berlin erhalten, so daß an dieser Stelle in verhältnismäßig großer Nähe von Berlin ein ruhiges Wohnviertel mit Reihenhäusern entstehen kann. Hervorzuheben ist, daß auf diesem Gelände nach der bisherigen Bauordnung Mietskasernen nach der Bauklasse A mit vier Geschossen zugelassen waren. Ferner beschloß die Gemeindevertretung, auf einem Gelände im Gebiet der offenen Bebauung an der Rothenburgstraße und am Fichtenberge den Gruppenhausbau zu gestatten.

Gelegentlich der INTERNATIONALEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG ZU LYON wird vom 19. bis 20. September d. J. eine Konferenz der Internationalen Städtevereinigung stattfinden, die im vergangenen Jahre auf dem Städtekongresse zu Gent begründet worden ist. In Lyon wird beabsichtigt, eine besondere französische Gruppe dieser Vereinigung zu bilden. Der Hauptberatungsgegenstand wird die Wahl des Ortes für den nächsten Internationalen Städtekongreß abgeben; als solcher ist für das Jahr 1916 Paris vorgeschlagen. Im übrigen ist in das Programm auch der Kampf gegen die Tuberkulose aufgenommen worden.

Die Konferenz schließt an einen Kongreß an, der die Bürgermeister französischer Städte in Lyon zusammenführen wird. Dazu ist der Vorstand der Internationalen Städtevereinigung eingeladen worden.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.

11. Jahrgang 1914 9. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DIE STUTTGARTER STADTERWEITERUNG.*)

Von J. F. HAEUSELMANN, Stuttgart.

Die Stadt Stuttgart hat ein Stadterweiterungsamt gebildet. Die Tatsache ist aber weniger erfreulich, wenn man weiß, daß es sich um ein Anhängsel an das Tiefbauamt, in dessen Aufgabenkreis in Stuttgart die Aufstellung der Ortsbaupläne gehört, handelt. Dieser Vorrang des Tiefbauamtes besteht, seit die Stadtbebauungsfrage in die Befugnisse der Stadtverwaltung gelegt wurde. Das geplante Amt ist also nicht als erstes Stadtbauamt gedacht, sondern stellt lediglich eine Beamtenvermehrung am Tiefbauamt dar. Ursache mag wohl die Behandlung einer Anzahl Stadtbebauungspläne sein; eine Stadterweiterung, wie sie Stuttgart jetzt nötig hat, ist nicht beabsichtigt. Das neben dem Tiefbauamt bestehende Hochbauamt ist hauptsächlich ein bautechnischer Verwaltungskörper; künstlerische Initiative ist wohl in den letzten Jahren erkenntlich, eine Einwirkung auf die Stadtbauplanfrage ist von diesem Amte aus nie ausgegangen.

Es ist seit Jahren ein eifriges Bemühen des Verfassers, diese Frage durch Behandlung in der Tages- und Fachpresse in Fluß zu bringen. Ein Anlaß wäre gegenwärtig durch die Erneuerung der Baugesetzgebung gegeben. Da jedoch diese Stadterweiterung von der Stadtverwaltung noch nicht in Angriff genommen ist, zeitigen sich nun während der Beratung der Ortsbausatzung alle jene häßlichen Erscheinungen, die durch die beabsichtigte Einwirkung einer neuen Baugesetzgebung auf gefestigte Verhältnisse notge-

*) Anmerkung des Verfassers. Der vorliegende Aufsatz ist im Februar dieses Jahres geschrieben. Die Frage des Stadterweiterungsamtes hat sich inzwischen befriedigender gelöst als zu erwarten war. Gegen die ursprünglich beabsichtigte Bildung wurde auch in der hiesigen Tagespresse Einwand erhoben, so daß die Angelegenheit auf dem Rathaus noch einmal durchgeprüft wurde. Das Amt ist jetzt selbständiger, Vorstand ist Stadtbaurat Muesmann, früher Bremen.

Über die Stadterweiterungsfrage selbst hatte das Tiefbauamt auf der nun geschlossenen Ausstellung für Gesundheitspflege umfangreich ausgestellt. Der Inhalt allerdings stand im Gegensatz dazu. Wertvoll waren einige statistische Pläne des Vermessungsamtes, die Statistik der Gegenwart dagegen war dürftig. Zu verwerfen war sodann der Entwurf der Stadterweiterung selbst. Einmal ist eine rein akademische Arbeitsfron einem städtischen Amte ungewöhnlich, dann erregte sie auch bei dieser Einschränkung Bedenken. Das politische Grundbild fehlte ganz. Zur Erweiterung wird ein Gebiet mit einem Radius von 10 km herangezogen, das ganz willkürlich erscheint. Für die Lösung der Verkehrsfragen werden lediglich Straßenbahnen herangezogen. Die Aufteilung des Baulandes geschieht unter Berechnung des Bevölkerungszuwachses bis 1950 um jeden Ortskern herum. Das Schicksal des Zwischenlandes bleibt dadurch unentschieden. Wir haben also eine Einzelerweiterung. Das Grünflächensystem dagegen ist wieder allgemein gehandhabt. Für die Aufteilung des Baulandes waren natürlich politische Rücksichten maßgebend, um so weniger ernst konnte die Arbeit genommen werden.

Die Ortsbausatzung ist inzwischen auch verabschiedet. Der Zonenplan wurde einigermaßen ergänzt. Bauklassensystem und verschiedene Anbauvorschriften sind ebenfalls verabschiedet. Diese sind selbständige Werke, jener ist ein Teil der Ortsbausatzung. Also auch hier keine wissenschaftliche Klarheit.



Abb. 1. Stuttgarter Stadtgebiet um 1900.

drungen hervorgerufen werden müssen. Dies hat auf dem Rathaus zu einer klaren Schlachtordnung geführt, bürgerliche Parteien gegen Sozialdemokratie.

Zur Würdigung dieser Schlachtordnung ist ein kurzer Einblick in die kommunalpolitischen Verhältnisse nötig, um das bürgerlich freisinnige Element vor einem falschen Verdacht zu bewahren. In Württemberg sind Bürger- und Einwohnergemeinde im 18. Jahrhundert verschmolzen worden. Die Betätigung am Gemeindeleben setzt also das Eigentum des Bürgerrechtes voraus. Durch das infolge Zuzuges von außen im 19. Jahrhundert erfolgte Wachstum ist das Verhältnis der Stuttgarter Bürger zu den Württemberger Staatsbürgern wie 3:6, und dasjenige zu den Reichsbürgern sogar wie 3:8 geworden. Die bürgerlichen Kollegien (ein arbeithemmendes Zweikollegialsystem, das jetzt abgeschafft werden soll) werden also von drei Teilen mündiger Staatsbürger gewählt, so daß fünf Teile bei der Betätigung am Gemeindeleben ausschalten. Jene drei Teile stellen in der Hauptsache zu etwa gleichen Teilen alteingesessene Bürgerliche und dann aber hauptsächlich zugezogene Sozialdemokraten dar. Die große Masse des zugewanderten bürgerlichen Freisinns kann also eine Verquickung mit der bürgerlichen Rathauspolitik ruhig ablehnen. Sie hat dies jetzt so deutlich zum Ausdruck gebracht, indem sie sich zum Teil einer sozialdemokratischen Protestbewegung gegen die Art der Beratung der Ortsbausatzung in aller Form anschloß, oder mit gleichlautenden Kundgebungen an die Öffentlichkeit trat.

Dies politische Bild hätte bedeutend erträglicher gestaltet werden können, wenn die neue Ortsbausatzung ihre notwendige Ergänzung in einem weitausschauenden Bebauungsplan gefunden hätte. Dann wäre eine gewisse Trennung alter und neuer Wirtschaftsformen im Boden- und Bauwesen möglich gewesen. Jetzt entsteht natürlich ein leidenschaftlicher Kampf zweier Wirtschaftsrichtungen auf einem gefestigten Boden. Es ist aber unausbleiblich, daß die Stadterweiterung Groß-Stuttgart kommen muß, und da sich der Verfasser schon längere Zeit damit befaßt, ist es vielleicht für die Leser des „Städtebaus" nicht unerwünscht, die Art dieser Stadterweiterung in ihren Hauptzügen kennen zu lernen.

Textbild 1 veranschaulicht bei schraffierter Darstellung des Stadtgebietes den Zustand des Stuttgarter Stadtbildes etwa um die Jahrhundertwende. Es ist klar ein gegen Nordosten sich öffnender Bergring, welcher die Altstadt einschließt, erkenntlich. Diese Altstadtbezeichnung ist nicht geschichtlich gefaßt, sondern es ist damit die Stadt im Talkessel gemeint. Diese besteht aus der Altstadt, neueren Stadtringen an den Berghängen und einigen im Anfang des Jahrhunderts eingemeindeten Vororten, die zum Teil im Talkessel selbst, oder in einem neben dem östlichen Bergrückenausläufer gehenden Seitentälchen liegen. Außerhalb dieses Stadtbildes zieht dann von Südosten nach Nordwesten eine Talöffnung, die sich nach Nordosten gabelt. Das so entstehende Talknie ist vom Neckar durchzogen, während das andere Stück ein Ausläufer eines größeren schwäbischen Landtales bildet. In diesen Tälern liegen eine Anzahl Orte, die teils eingemeindet sind, so namentlich Kannstatt. Auf der Hochebene hinter dem südlichen Rücken des großen Bergringes liegt Degerloch, welches ebenfalls eingemeindet ist.

Abb. 2 zeigt einen bedeutend weiter gefaßten Planausschnitt. Das heutige Groß-Stuttgart einschließlich seiner sämtlichen eingemeindeten Vororte nimmt dabei Fläche I ein. Dann erscheinen nicht weniger als 29 Orte, die mit der Großstadt einen großen Teil ihres Wirtschaftslebens teilen und somit früher oder später für die Eingemeindung reif werden. Darunter sind nördlich die Industrieorte Teuerbach und Zuffenhausen, südöstlich im Neckartal eine Anzahl der Industrialisierung entgegengehende Weinbergorte, dann hauptsächlich das jetzt noch am unabhängigsten dastehende Eßlingen. Die große Mehrzahl der neuen Orte sind Ackerbürgergemeinden, die aber einen großen Menschenstrom in die Industriegebiete Stuttgarts ergießen und auf der Hochebene, südlich des Stuttgarter Bergringes, auf den sogenannten Fildern liegen. In der Abbildung sind die bestehenden Waldungen angegeben, so daß neben den bebauten Ortskernen das in Betracht kommende Neubauland hervortritt.

Ob die Eingemeindung aller dieser Orte sich in absehbarer Zeit vollzieht, das könnte füglich dahingestellt bleiben. Als Machthaberin in diesem Ortsgemenge könnte aber die Stadt Stuttgart eine Anzahl Fragen mit diesen Orten gemeinsam lösen. Dies bedeutete einen Zweckverband Groß-Stuttgart, zu dessen hauptsächlichsten Aufgaben die Regelung der Bau- und Verkehrfragen gehören würde.

Die Lösung der Verkehrsfrage in diesem Gebiete ist jedenfalls anziehend. Die Hauptstraßen gehen durch die bereits erwähnten Talwege im Neckartal und über eine kleine Erhöhung weiter nach Feuerbach-Zuffenhausen. Dazu kommt der Talweg von Stuttgart, der südwestlich auf der Filderhöhe beginnt und durch die Bergöffnung im Nordosten sich ins Neckartal und darüber hinaus in dessen Hinterland ergießt. Als weitere Hauptlinien kommen dann Parallelstraßen in den Tälern und eine Höhenringstraße in Betracht. Die Höhenringstraße nimmt die Ausfallstraßen des Stuttgarter Talkessels auf und gibt sie auf das Hinterland ab.

Dies Straßensystem ist in bezug auf Stuttgart recht kümmerlich durchgeführt. Die Ursache liegt in der seltsamen Entstehung dieses Stadtbildes. Wan beachte in der Planbeigabe auf der Sohle das Talkessels die Altstadt. Sie besteht aus der ringförmigen Innenstadt, dem nordöstlich sich

anschließenden Schloßgebiet und aus zwei südöstlich und nordwestlich sich anschließenden Stadtteilen. Das sind vier Teile. Die ringförmige Innenstadt ist ein mittelalterliches Fachwerkhäusergewimmel, die äußeren Stadtteile zeigen schon den Einfluß der Rennaissance, und im Schloßgebiet sind beide Zeitalter im alten und neuen Schloß ausgedrückt. Das Schloß allerdings fällt bereits in die Epigonalzeiten der Rennaissance. Dieses ganze, wie durch Zufall geworden erscheinende Stadtbild sitzt mitten auf der Talkesselsohle, unterbricht den Haupttalweg, ohne daß er geschickt durch oder um diese Stadt geführt worden wäre. Daran krankt jetzt die ganze Verkehrsfrage im Alt-Stuttgarter Stadtgebiet.

Die Ausfallstraßen der im 19. Jahrhundert erweiterten Stadt sind mit wenigen Ausnahmen stückweise und planlos angelegt. Ausnahmen bilden die Neue Weinsteige, die am südlichen Höhenrücken nach Degerloch führt. Auch an der nördlichen Seite der in den Talkessel einspringenden Bergzunge ist eine ganz gut geführte Straße erkenntlich. Alle übrigen Straßen sind mehr oder weniger schematisch ohne Berücksichtigung der Bodengestalt angelegt.

Anfangs des 20. Jahrhunderts kam dann ein neuer Zug in den Straßenbau. Die Stadtverwaltung plante damals eine allgemeine Stadterweiterung. Das Tiefbauamt stellte einen Plan hierfür auf; Baumeister in Karlsruhe war erster Gutachter, bis dann Theodor Fischer dem ganzen Plan eine sinnvolle Vollendung geben mußte. Dieses Fischersche Straßennetz ist in der Planbeigabe ohne weiteres erkenntlich. Es mußte sich natürlich an die Mündungen der alten Straßen anschließen und ist somit als ein Vergleich anzusehen. Fischer hat aber durch den Ausbau der Höhenringstraße und durch die Führung einiger Hauptlinien doch Ordnung und organisches Wesen in diesen Stadtring gebracht. Um die Anlage großzügiger Ausfallstraßen hat es sich eben nicht mehr gehandelt, die waren in ihrer Hauptsache gegeben, so daß das Alt-Stuttgarter Straßensystem der Klarheit entbehrt.

Bei den eingemeindeten Vororten liegt diese Frage weitaus günstiger. Kannstatt ist recht geschickt von einer Hauptstraßenkreuzung durchzogen, und bei den kleineren Vororten im Neckartal nimmt die Aufgabe der Hauptverkehrslinie die Landstraße auf. Degerloch ist ringförmig angelegt, eine Hauptlinienkreuzung ist aber auch hier in die Augen fallend.

Was schließlich das Landstraßensystem im Gebiete der angeregten Groß-Stuttgarter Stadterweiterung anlangt, so handelt es sich hier durchweg um recht sinnvoll angelegte Staatsstraßen (es verdient vielleicht in diesem Zusammenhang erwähnt zu werden, daß die bereits erwähnte Neue Weinsteige auch Staatsstraße ist). Der württembergische Staat hat im 19. Jahrhundert einige tüchtige Ingenieure an der Hand gehabt, worunter als Straßen- und Eisenbahnbauer die beiden Etzel hervorragen.

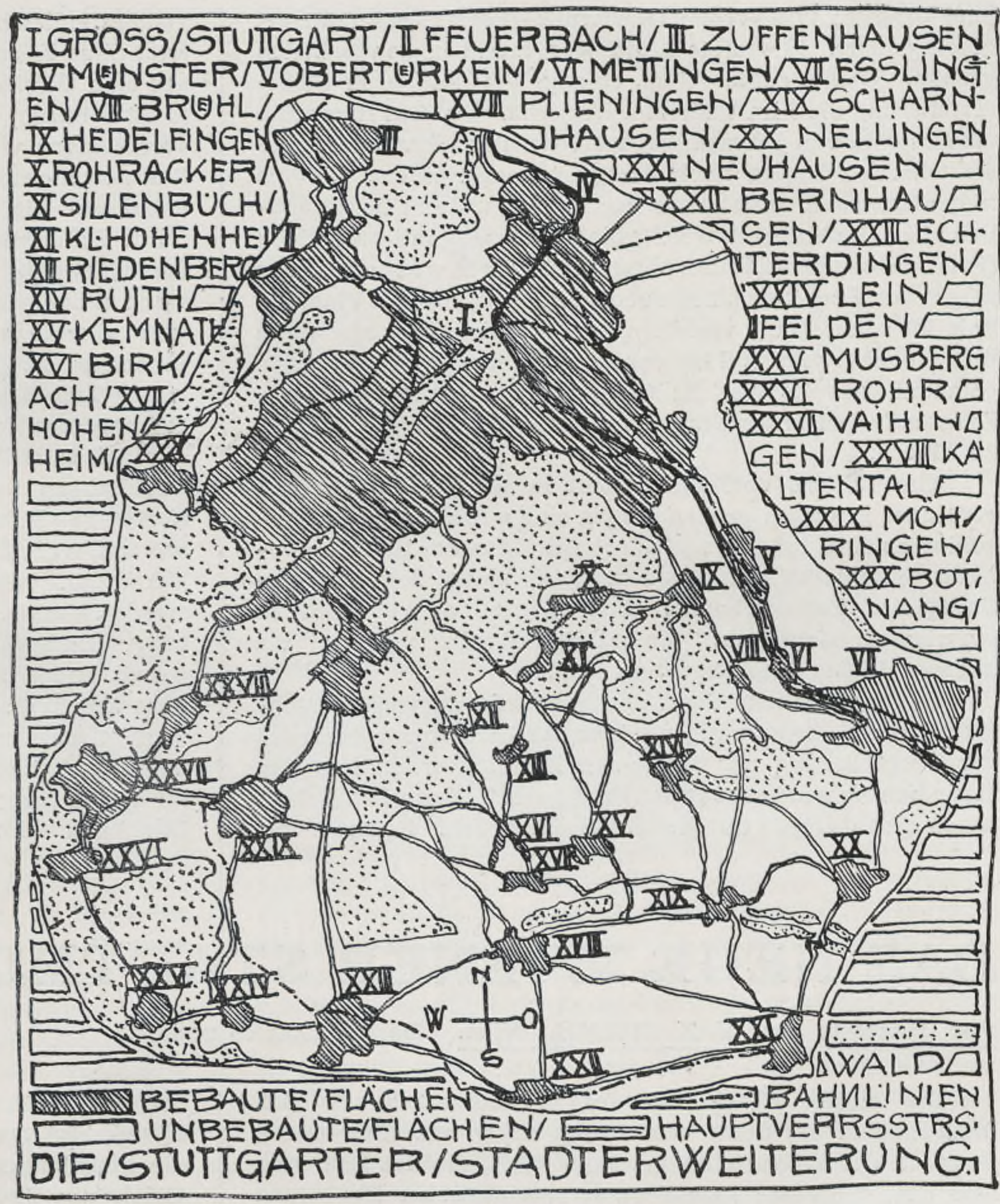


Abb. 2. Das heutige Groß-Stuttgart mit Umgebung.

Es hat also das Neckartal zwei zu beiden Seiten des Neckars gehende Hauptlinien, die über den nördlichen Stuttgarter Bergrücken liegenden Orte haben gute Verbindung, und auf den Fildern ist hierfür durch ein weitverzweigtes Straßennetz gesorgt.

In der großen Planbeigabe (Doppeltafel 60/61) und in den Textbildern 1 und 2 ist sodann das jetzige Eisenbahnnetz angegeben. Einmal geht eine Bahnlinie von Eßlingen nach Ludwigsburg über Kannstatt, übersetzt das Neckartal in einem großen, heute noch gewaltig wirkenden Viadukt in nordwestlicher Richtung und gelangt durch das nordwestlich anschließende Tal seitlich Feuerbach um Zuffenhausen nach Ludwigsburg.

Dieser großzügig gehaltene Bahnlinienbau, dessen Hauptrichtschnur das breite Tal ist, wird aber nicht beibehalten. Schon vorher wird eine Gabel von Kannstatt nach Stuttgart hereingezogen. Durch die Zurückverlängerung der Neckartalbahn (Richtung Ulm—München) wurde Stuttgart für den Bahnverkehr erschlossen. Das gleiche geschah mit dem anderen Stück der ersten Linie. Diese wurde hinter Feuerbach gegabelt und damit der Verkehr vom Norden (Würz-

burg—Berlin) und Westen (Karlsruhe—Paris) nach Stuttgart hereingeführt. Die erste Linie war damit in den Schatten gestellt. Dies mochte gelten, solange die Stuttgarter Stadterweiterung sich im Talkessel abspielte. Da dies immerhin ein Ereignis von Jahrzehnten war, wurden sämtliche weiter entstehenden Linien nach Stuttgart hereingeführt. So die hinter Kannstatt ansteigende Remstalbahn, dann hauptsächlich aber die Gäubahn, welche die Verbindung mit dem Süden (Friedrichshafen—Zürich) herstellt und die in wunderschönen Bögen den Berghang hinan auf die Fildern führt. Die Viaduktlinie ist somit heute verkümmert. Sie dient fast nur noch dem Güterverkehr und hat vor einigen Jahren von sich reden gemacht, als die Absicht bestand, den Luxuszug Paris—Konstantinopel unter Umgehung Stuttgarts über diese Linie zu führen.

Eine weitere Vollbahn besteht in der Filderbahn. Sie verbindet in einem großen Bogen einige Filderorte, hat Anschluß an die Gäubahn, und durch mit Zahnrad- und Straßenbahn bewerkstelligten Abstieg, Verbindung mit der Alt-Stuttgarter Talkesselsohle. Der Betrieb dieser Bahn ist vorwiegend elektrisch. Sie ist Privatbesitz, während die anderen Linien Staatseigentum sind.

Wie stellt sich nun dies Liniennetz zu der angeregten Stadterweiterung? Als vor einigen Jahren bestimmt wurde, bei Anlaß der Vergrößerung der Stuttgarter Bahnhofverhältnisse den Hauptbetrieb wiederum in den Stuttgarter Talkessel zu ziehen, erhob sich dagegen mit Recht Wiederspruch. Es hat nichts genützt. Mit einem Kostenaufwand von 120000000 Mk. werden jetzt diese Bahnverhältnisse vergrößert, was im wesentlichen auf eine Geleisevermehrung hinausläuft. Dies wäre an sich nicht schlimm, wenn die Bauten nicht solche Unsummen verschlingen würden. Der Linienführung in der angeregten Stadterweiterung ist damit nichts geschadet, nur daß sich dabei der Hauptverkehr doch in das Neckartal verlegen wird. Dort ist Gelegenheit für große Durchgangsverbindungen. Die Hauptlinie wird Eßlingen mit Feuerbach verbinden, wenn nicht wieder die Viaduktlinie hergestellt werden will, was allerdings eine Vergrößerung und Verstärkung des Viaduktes nötig machen würde. Der Stich in den Stuttgarter Talkessel ist vorhanden, die Geleisezahl des neuen Bahnhofes wird für Alt-Stuttgart auf lange Zeit ausreichen, nur daß es sich in der Hauptsache um die Einführung von Stichbahnen handeln wird. So dürfte jedenfalls die Linie Karlsruhe—München nicht mehr unmittelbar eingeführt werden, während die Gäubahn, die in der Regel die Berliner Verbindung herstellt, ruhig weiter in den Bahnhof gezogen werden könnte. Sie gelangt dann nach Feuerbach, Ludwigsburg, Bietigheim, wo sie sich nach Heilbronn—Würzburg gabelt. In späterer Zeit jedoch dürfte auch dafür eine unmittelbare Zuführung ins Neckartal hergestellt werden. Dieses Fernliniensystem führt zu einer klaren Umgehung des Talkessels. Schließlich handelt es sich darum, die Filderbahn zu einem Ring nach Eßlingen zu schließen und genügend Stichbahnen im Innenland vorzusehen. (Schluß folgt.)

DAS NEUE WIENER STADTMUSEUM.

Von Professor Dr. MAX EISLER, Wien. Dazu Tafeln 63 und 64.

Die engere Geschichte des Wettbewerbes um den Museumsbau der Stadt Wien zeigt schon auf ihrer ersten Stufe, in der Ausschreibung, einige Züge, die den Fall über sein Einzelinteresse hinaus zu symptomatischer Bedeutung erheben und den wesentlichen Fortschritt der Kunst im Städtebau zusammenfassend bekunden. Daß dieses Ereignis gerade Wien betrifft, verstärkt den weitgreifenden historischen Belang der Tatsache. Denn einmal findet so die hier von Camillo Sitte 1889 begründete, vom Einzelbau auf das Stadtbild erweiterte Kunstforderung — nicht dem Wortlaute, aber dem Sinne nach — ihre tatsächliche Erfüllung, und nach fast 25 Kampfjahren gelangt der Gedanke auf seinem eigenen Boden zur öffentlichen Darstellung. Und überdies liegt hier seit der Anlage der Ringstraße der erste stattliche Akt vor, mit dem dem überkommenen Kulturkörper Wiener Stadtschönheit ein modernes Glied nicht angehängt, sondern angegliedert wird. Die Lehren vom Organischen und der historischen Kontinuität kommen hier jetzt wieder zu ihrem Recht.

Am wichtigsten ist die Sprache der Ausschreibung. Denn auf der Einsicht des Bauherrn, der selbständigen Gemeinde, beruht heute die Zukunft des Stadtbildes. Der Kern des Fortschritts ist in der Auffassung des Monumentalbaues als einer Frage des Bezirksbildes gelegen, das auf der Situation im weitesten Sinne, auf dem Platz- und Straßennetz, beruht. Indem der Magistrat auch die Umgebung seines Museums von den aus dem Stadtganzen hergeleiteten Richtlinien aus leitet und innerhalb dieses vorbestimmten Rahmens das engere Bezirksbild dem Plane eines Künstlers anheimgibt, übt er die künstlerische Pflicht des Zentralorgans und fördert zugleich den Architekten zum Städtebauer. Die Geschichte dieser Entwicklung knüpft für Wien geradezu an dieses Stadtmuseum. Als sie einsetzte, vor etwa zehn Jahren, standen sich bloß Entwürfe des Bauwerkes gegenüber, im zweiten Stadium rückte die Platzfrage, damals der altschöne Karlsplatz, in den Vordergrund, heute ist Platz und Monument als völlig moderne, selbständige Neuschöpfung siegreich geworden.

Die in diesen langwierigen, scharf geführten Auseinandersetzungen gewonnene Erkenntnis, einem äußeren Bezirke jenseits des Gürtels einen monumentalen Kern zu geben, setzte sich immer deutlicher an dem Viertel der „Schmelz“ fest, wo die Gemeinde auf einem aufgelassenen Friedhofsgelände geräumigen Grund besaß. Für die Lebendigkeit des Wiener Kunstempfindens und den modernen Charakter des Vorganges ein schönes Zeugnis, daß die breite Öffentlichkeit an dem Verlassen des Karlsplatzes und der Wahl der Schmelzgründe lebhaften Anteil nahm und sich zuletzt durchsetzte. Der soziale Wille hat hier ganz deutlich sein Gewicht an einer kunsthistorischen Handlung bewiesen. Schon darin lag die erste Gewähr, daß die Kunst hier einen kulturellen Ausdruck annehmen werde. Die Dezentralisation monumentaler Neubauten, ihre möglichste Aufteilung auf äußere Viertel, die nach ihrer gesamten Haltung solche Bauwerke zu tragen

imstande sind, brauchte nicht weiter verfochten zu werden. Gegenbeispiele, die aus Zeitabschnitten dichter Stadtbesiedlung angeführt werden konnten, trafen auf eine Gegenwart nicht zu, deren großstädtische Ausdehnung kein anderes künstlerisches Auskunftsmittel zuläßt. Ebensowenig durfte die entfernte Lage Bedenken erregen. Zehn bis fünfzehn Minuten Straßenbahn vom Ringe aus sind jedem Großstädter, Heimischen und Fremden geringfügige Entfernungen, und zudem ist bei der Lage der Wiener Bahnhöfe das Verkehrswesen der Stadt ohnedies nicht zentral, sondern weitmaschig. Würdige Parallelen ließen sich genug anführen: Peter Cuijpers Rijksmuseum in Amsterdam liegt fast eine halbe Stunde Tramfahrt vom Bahnhof und Börse und ist in der auf sich ruhenden Wirkung der Anlage, in dem gedrängten Genuß seiner Kunstschätze, innerhalb des Ringes der Handelsgrachten auch kaum denkbar.

Aus dieser Kette gesunder und moderner Erwägungen ging im Juli 1911 die Ausschreibung des Wettbewerbes für ein Museum und sein Stadtbild hervor. Namentlich die auf die Schaffung einer würdigen und stattlichen Situation gerichteten Programmsätze erschienen als Fortschritt. Es war dem Architekten nicht freigestellt, sondern zur Pflicht gemacht, Entwürfe des Lageplans in der weiteren Umgebung des Bauwerkes zu geben. Bestehende Ansätze von Gassen, deren Verkehr bereits herüberging, sollten mit dieser Rücksicht ausgestaltet werden. Sonst blieb der Friedhofsgrund neuen Platz- und Straßengedanken vorbehalten, und darüber hinaus konnte für den Notfall selbst bebaute Fläche dem Neubilde einbezogen werden. Diese wertvolle Bewegungsfreiheit hat das Preisgericht dann nachträglich noch erweitert. Zudem sollte der Lageplan auf die künftige Verwendung eines dem Museum nahe gelegenen Flächenteiles für ein Ausstellungs- oder Galeriegebäude — auch die moderne Staatsgalerie bereitet ein neues Heim vor*) — Bedacht nehmen und eine Gedächtniskapelle zur Erinnerung an den Bestand des Schmelzer Friedhofes vorsehen. Dem freien künstlerischen Ermessen blieb es anheimgegeben, in der Umgebung der Kapelle die Aufstellung alter, würdiger Grabmäler vorzuschlagen, die schönen Baumgruppen des Friedhofs teilweise zu verwerten und endlich eine der am Hauptwege gelegenen Flächen zu einem Denkmalpark auszugestalten. Man erkennt an dieser Umschreibung die ungewöhnliche Stattlichkeit der künstlerischen Aufgabe und den fortgeschrittenen Standpunkt kommunaler Stadtfürsorge.

Eine feste Grundlage war dem künftigen Lageplan insofern schon von vornherein gegeben, als der bereits bebaute Ansatz der 46 Meter breiten Aufmarschstraße zum Hauptwege werden mußte und die zum Teil ausgeführte Häuserfront in der Richtung der Kirchstetterngasse sich als Rückwand des Platzes anbot. Die zwei Hauptglieder, Feststraße und Museumplatz, erschienen so im äußersten begrenzt, ihre Ansätze festgelegt, die künstlerische Aufgabe im einfachsten auf die Verknüpfung dieser Glieder und die Bestätigung der Freiheit auf diesem vielfach gebundenen Spielraum beruhend.

Aus der Stadtmitte führt die geradelaufende Westbahnstraße, ein starker Verkehrsstrang, auf das Gelände zu, weitet sich am Ende zu dem kleinen Urban Loritz Platz, überquert das breite, baum- und rasenbesetzte Band des Gürtels und mündet unter dem Viadukt der Stadtbahn in die Aufmarschstraße ein. Jenseits des Schmelzgrundes stößt die Hütteldorfer Straße mit flachem Winkel auf diese Wegrichtung. Das neue Zwischenstück hatte demnach zwei Zwecken zu dienen, die in der vorliegenden Zuspitzung fast unvereinbar erschienen. Der durchgehende Großverkehr von der Westbahn- zur Hütteldorfer Straße, der hier eine Hauptader hat, mußte hier ungebrochen vermittelt werden. Zugleich sollte aber dieses Mittelglied Hauptweg zum Museum werden und sich den monumentalen Forderungen des Bauwerkes anschließen; denn die gegebene überstattliche Breite seiner Einmündung, seine organische Stellung im Zusammenhang des Kernbezirks (VII) mit dem Außenviertel (XV) und endlich die Ausnutzung der geraden Westbahnstraße für die Fernwirkung des Monumentalbaues, wodurch fürs Auge die Brücke zwischen dem zentralen alten und dem peripherischen neuen Stadtbild geschaffen werden sollte, — all dies ließ keine andere Lösung zu.

Zweifellos lag hier das kranke Glied in der Stellung der Aufgabe selber. Das Zwischenstück eines überlasteten Verkehrsstranges konnte diese feierliche Aufgabe einer Musealstraße nicht rein erfüllen. Klar eingesehen und unbeugsam verteidigt hat dies von allen 38 österreichischen Bewerbern nur Otto Wagner. Er trennt den Hauptweg vom Platze und stellt jenen völlig auf sich; das monumentale Bedürfnis seiner breiten, mit Baumreihen besetzten Anlage erfüllt er durch die Errichtung der Gedächtniskapelle im Zielpunkte. Aber auch ihm ist es versagt, das Kernübel völlig zu überwinden: die Bedeutung der Strasse bleibt undeutlich, ihre Verkehrsstellung vermag die überstattliche, festliche Anlage nicht zu erklären, dem Gesamtbilde ist sie durch das tote Gelenk an der Platzmündung entfremdet und erweckt in ihrem Zielbau Stimmungen und Erwartungen, die der Platz, dem sie dient, nicht erfüllen kann. Die Aufgabe des Festweges erscheint hier jener Sorbaitstraße zugewiesen, die in die Mittellachse des trapezförmigen Platzgebildes verlegt ist, — ihre zweckdienliche künftige Verbreitung wird vom Entwurfe vorgesehen, ihre besondere Bedeutung auch das quergestellte Galeriegebäude hervorgehoben. Eine prächtige Überlegung, wie der das monumentale Vollbild des Platzkörpers vorbereitende Weg zunächst in die Ruhe dieses rasenumgebenen, geringeren Festbaues gezwungen wird, daran absetzt und nun erst in einer das Langhaus umschließenden Gabel das völlig auf sich ruhende, geschlossene Platzbild erreicht. Die Anlage dieser Straße ist geradezu ein Meisterwerk praktischer Psychologie: zuerst zu feierlicher Sammlung gezwungen, dann in steigende Spannung versetzt, gerät der Geist in einen Gedankenkreis, den endlich das Platzgebilde künstlerisch vollkommen erfüllt. Von der strengen, symmetrischen Linie des Meisters umrissen, ist seine regelmäßige Gestalt folgerecht aus dem Grundrisse des Hauptbaues entwickelt. Diese vollkommene, klare Einheit in der Gestaltung von freiem und gebundenem Raum ist der logische Schluß von Wagners Schönheitsgrundsätzen. Das frei stehende ∩-förmig gelagerte Museumsgebäude ist in die Mitte der hinteren Platzhälfte gestellt und soll mit seinem künftigen Erweiterungsbau bis an ihre rückwärtige Grenzstraße ausgreifen. In der Mittenachse, von der Frontmitte des Galeriehauses aus gesehen, bietet sich zunächst der die ganze Länge füllende rasen- und baumbesetzte Vorderplatz dar, der weiterhin von dem Fassaden-∩ gefaßt, verengert und zusammengefaßt wird; rechts und links vom Museum entwickeln sich die freien Seitenräume der Trapezzwickel in streng architektonischer Einzelgliederung. Der Hauptblick wird durch die Vedute

*) Vgl. den Aufsatz im Oktoberheft 1912.

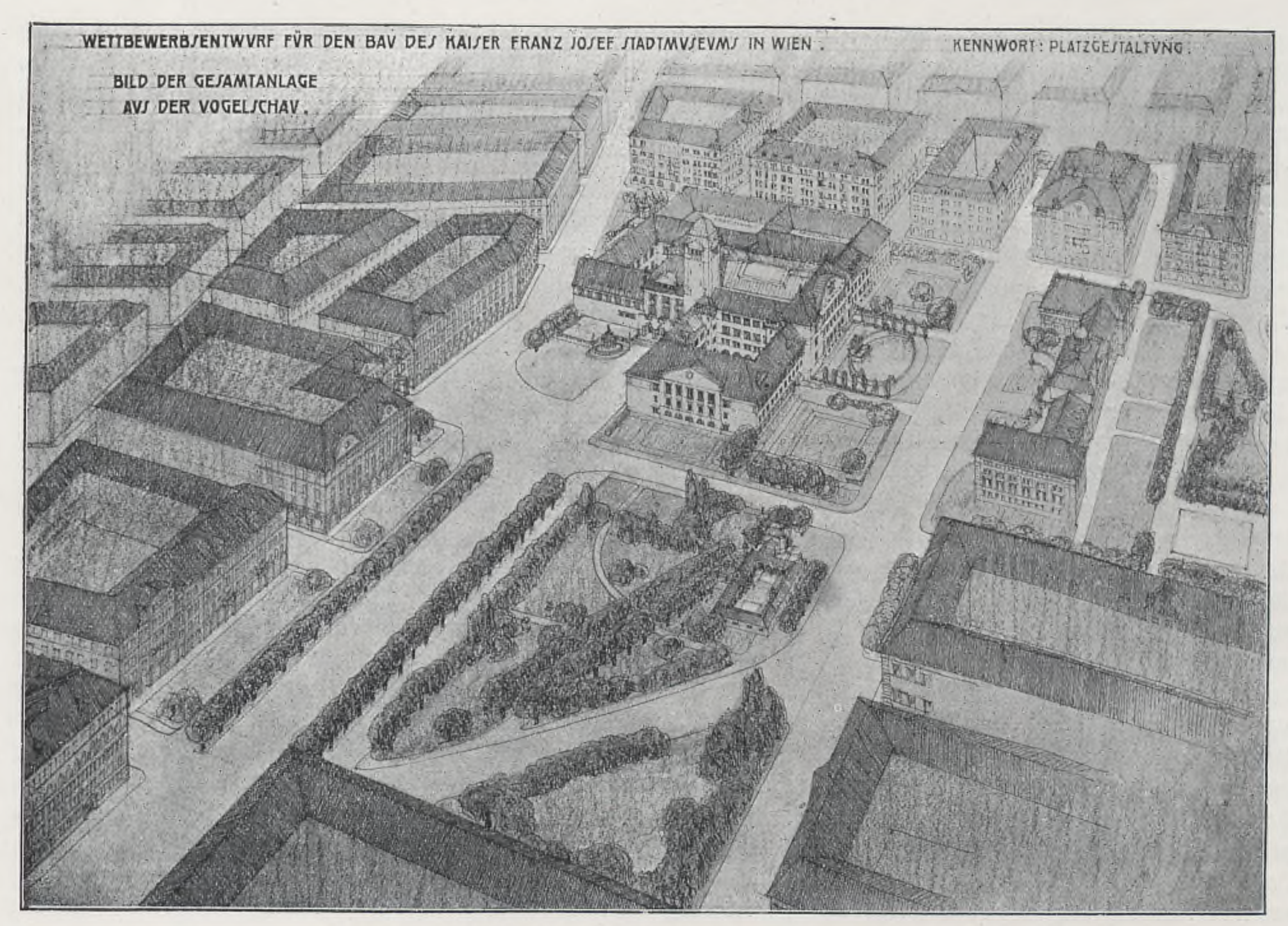


Abb. 3. Architekten: Hofmann und Tranquillini, Wien.

Sorbaitstraße als tatsächlichen Hauptweg, dem doch wieder in der nach dem Stadtkern führenden, sackartig endenden Fortsetzung der Kandlgasse die organische Bindung mit dem übrigen Stadtbilde und die Verknüpfung durch die Fernwirkung fehlt. Aber man hätte Wagner nur mehr Bewegungsfreiheit geben müssen.

Schon die Schöpfung des Situationsbildes wird man als eine neuartig großstädtische bezeichnen müssen, — kaum eine wienerische, wie ja in Wagners Entwürfen der Geist des Örtlichen weit weniger wirksam ist als der des Kosmopolitisch-Modernen. Aber man geht in Wien mit diesem Worte etwas gedankenlos um; des Wiener Meisters persönliches Werk hätte ein Stück Wien werden müssen, weil es eine Stilkraft rein verkörpert, die hier in ihrer Zeit eine Äußerung des örtlichen Kulturlebens bedeutete. Wäre Wagner eine unfügsame Individualität, man könnte seiner Darstellung im Stadbilde das Recht verweigern, aber er ist eine Bewegung, die vor allem hier den Anspruch auf breitesten Spielraum hatte, sich frei auszuleben und verkörpern zu dürfen.

auf einen Denkmalbrunnen und die Statue der Vindobona zum künstlerischen Vollbild gesättigt. Zuletzt aber bestimmen die Verhältnisse den Akkord. Bei 50000 qm Fläche, etwas kleiner als der Rathausplatz, zum Teil durch robustes Übergreifen auf nichtstädtischen Grund erreicht, umschlossen von viergeschossigen, gleich hohen Miethäusern, erfordert der Platz einen monumentalen Kernbau, der sich namentlich auch durch seine Höhe behaupten muß.

Auf der vollen Erwägung dieser Maße beruht die Einstellung und Abmessung von Wagners Museum. Wiewohl sein Künstlertum im Empire wurzelt, entwickelt sich das räumliche Totalbild aus Elementen, die in ihrer Verwandtschaft mit den besten Epochen des neueren, monumentalen Städtebaues, Renaissance und Barock, die edle Gedankenrichtung des Meisters bekunden, wie sie in ihrer neuartigen und ungewöhnlichen Verbindung die selbständige Kraft des Urhebers dartun. Die erstrebte geschlossene Ruhe des Platzes kommt mit der theoretisch gestellten und praktisch erfüllten Forderung der Renaissanceanlagen überein, die Verknüpfung von Platz und senkrechter Mittenstraße mit der Blüte des römischen Barock. Aber während hier die unmittelbare Einmündung der Straße eine bewegte, über die Platzwände hinauswachsende Raumwirkung erzielt, wird in Wagners Anlage die Feststraße zwar dem Gesamtbilde gewonnen; aber durch ihre Gabelung für die Geschlossenheit des Platzes unschädlich gemacht. Trotzdem bleiben bei so viel Vorzügen wesentliche Mängel der Situation auch in diesem Entwurfe noch bestehen: die abgetrennte Aufmarschstraße mit ihrer klar und ausschließlich auf den Verkehr gestellten Aufgabe und ihrer damit unvereinbaren äußerlichen Gestaltung als Fest- und Hauptzugangsstraße, die Aufnahme der

Die Situationsentwürfe der übrigen preisgekrönten Bewerber bewegen sich fast ausschließlich im Rahmen barocker Grundgedanken. Nicht der streng gefaßte Raum, sondern seine ausflutende Bewegung ist ihr Ziel, die jeweilige Gestaltung geboten vom Grundrisse des kerngebenden Bauwerkes, das allseits frei gestellt und in seiner kubischen Wirkung hervorgehoben erscheint.

Im Einzelnen sind namentlich die unsymmetrischen, wechselvollen Raumbilder bezeichnend, mit denen sich der Hauptbau in seiner Nähe umgibt, und die ganz offenbar den architektonischen Grundgedanken malerisch abwandeln sollen, — ein Zugeständnis an die wienerische Forderung, das die monumentale Einheit vielfach schädigt. Einen prächtigen Platzentwurf, den seine ungewöhnliche Weiträumigkeit kennzeichnet, gibt Ludwig Baumann, der die Zugangsstraße zum kurzen Stumpf gekürzt und in das Ziel des langgestreckten, von dem Galeriegebäude flankierten Rechteckes das Museum stellt, das mit zunehmender Tiefe den Anblich staffelartig schließt — rechts davon ein rhombischer Seitenplatz mit Gartenanlagen und Architekturen. Ihm zunächst verwandt der Entwurf von Lehrmann und Walter, aber mehr aufs Verschmälerte und die Längsrichtung eingestellt, die Zugangsstraße ein Stück weiter geführt und dem Musealbau allseitige

Auswirkung auf zahlreiche Nebenplätze gewährt. Endlich der Entwurf Hofmann und Tranquillini, der beiden jugendlichen Preisträger, denen der Bau endgültig übertragen wurde. Der Hauptzugang ist hier ohne Bedenken und folgerecht auch als Feststraße aufgenommen, die organische und perspektivische Kontinuität des neuen mit dem alten Stadtteile beherzt durchgeführt. In den Zielpunkt der Mittenachse des Alleeweges stellt sich die Freitreppe, der Denkmalbrunnen und Turm am Haupteingange des Museums. Aus dieser Gebäudeecke entwickelt sich das Viereck des eigentlichen Museumsplatzes. In dem Raumtrapez Wagners erscheint hier der Hauptbau exzentrisch an die Schmalseite gerückt, kehrt seine Längsfront mit vorgelegtem Becken einem ebenso gestalteten Galeriegebäude zu, hinter dem sich Park und Spielwiese entfalten. Die Feststraße Wagners (die Sorbaitgasse) führt hier zwischen den beiden Bauwerken durch, ihre mäßige Erweiterung vor den Frontmitten gestattet keine umfassendere Distanznahme. Das Viereck zur rechten Seite der Hauptallee füllt der Denkmalpark. Alle diese Lösungen, deren letzter ein aus der gruppierten Anlage entwickelter, malerischer Reichtum gewiss nicht abzusprechen ist, kranken an der Verlegung nicht nur der Zugangsstraße, sondern auch des Museumplatzes in den Verkehrsstrang, der sich geradezu in einer Flanke des Kernbaues bricht.

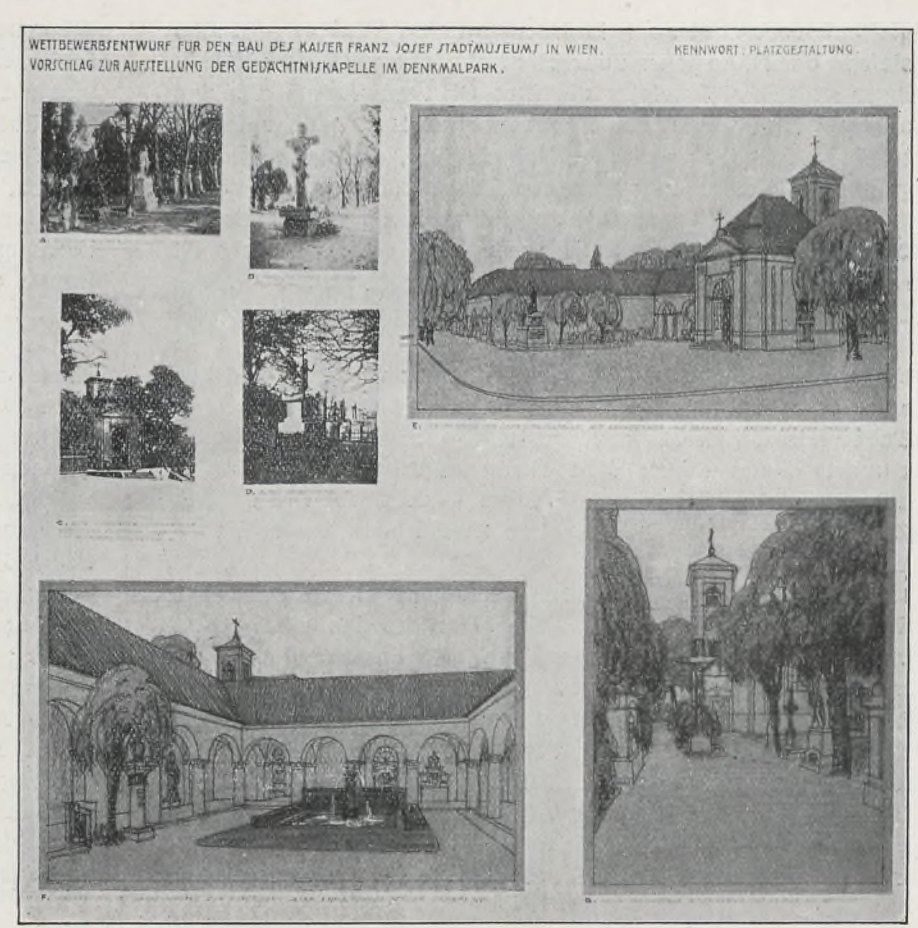


Abb. 4. Architekten: Hofmann und Tranquillini, Wien.

Auch die Gestaltung des Bauwerkes selber ist schon von der Ausschreibung vernünftig umgrenzt worden. Der Charakter eines Hauses historischer Denkwürdigkeiten Wiens sollte klar und einheitlich schon von außen her erkennbar werden. Mit deutlicher Ablehnung wendet sich die Zentralstelle gegen den Grundgedanken des Seidlschen Nationalmuseums in München: die äußere Verschiedenheit einzelner Bauteile, welche die Mannigfaltigkeit der Sammlungsgruppen andeuten wollte, wird von vornheren abgelehnt. Damit war den Bewerbern die Aufgabe gestellt, die Begriffe des „Wienerischen“ und „Historischen“ nach ihrer Art auszulegen.

Auch hierin zeigte sich am selbständigsten die Persönlichkeit Wagners, die ihre durchaus eigene Logik hat. Wienerisch — das heißt ihm: allen Prunk vermeiden, historisch: unsere Zeit und unser Empfinden darstellen. In dem sehr lesenswerten, gedruckten Erläuterungsbericht, mit dem er seinen Entwurf begleitet, hat er dies und manches andere ausgesprochen, was über den Einzelfall hinaus grundsätzlichen Wert besitzt und in die geistige und technische Werkstatt des Meisters unmittelbar einführt. Aus solchen Voraussetzungen entstand ein viergeschossiger, in stattlicher Länge geführter Bau, dessen Mitte kubisch hervorgehoben wird, und dessen Seitenteile kräftig vorgreifen. Die Innengliederung in fünf Trakte ist derart auch außen klar betont. Die flache Dacheindeckung ergibt sich ihm aus einer Reihe praktischer Erwägungen als die hier einzig mögliche Lösung; aber auch künstlerisch verteidigt er sie gegen den heutigen Mißbrauch der Hochdächer, die er als ein entbehrliches architektonisches Hilfsmittel und als billiges Auskunftsmittel für mangelnde struktive Gedanken ansieht. Das Kernmaterial, der vortreffliche Wiener Ziegel, zeigt eine Decke aus dem dauerhaften und leicht reinigbaren „Edelputz“. Die Gebäudesockel sind durchgängig mit Granitplatten verkleidet, wo er struktiv gefordert ist wird Metallbeton verwendet. Die dekorativ belebten Stellen der Hauptfassade und der Fries sind in Terrakotta, Bronze, Plattenmosaik, Kupfer, Aluminium, Blei, Marmor, Glasflüssen von verschiedener Farbe, auch Gold-und Silberüberfangglas, gedacht. Aus ähnlichem Material soll das Monument der Vindobona ausgeführt werden, dazu Granit, Porphyr und Sienit; die aus Metallbeton geplanten Brunnensäule sollte eine mosaikartige-Verkleidung tragen. Man wird zugeben müssen, daß hier zwischen Stoff und Form ein vollkommener Einklang, eine gegenseitige Durchdringung herrscht, und wird auch an diesem Geiste der zweckentsprungenen Schönheit das „Wienerische“ und Historische“ des Baues wägen müssen.

Im herkömmlichen Sinne dieser Worte liegt das Übergewicht auf ihrem überlieferten Inhalte. Wagner betont das Moment des Fortschrittlichen, das sie gewiß ebensosehr enthalten. Vielleicht tut er das so übermäßig, daß der Blick in den Zusammenhang mit dem Überlieferten, der hier nicht aufgegeben werden kann, kaum mehr ermöglicht wird, und verfällt von entgegengesetzter Seite in einen ähnlichen Fehler wie die geschichtlich und örtlich Allzubegrenzten — nur daß bei ihm auch der Fehler aus einer männlichen und künstlerischen Tugend entsteht. Was Baumann von der engherzigen Auslebung beider Begriffe opfert, vermag er durch Persönlichkeit nicht glatt zu ersetzen. Bei aller Stattlichkeit dieses in wuchtige Breite ausladenden, vom gedrungenen Kuppelbau hinter der Säulenvorhalle noch betonten Gebäudes sind spätrömische und barocke Wiener Kompositionselemente zu auffällig erkennbar, um selbständige Wirkungen vorwiegen zu lassen. Hoffmann und Tranquillini — und ihnen

vielfach verwandt auch Lehrmann und Walter — halten sich in der Nähe jener neueren reichsdeutschen Bauweise in ihrer südlichen Spielart, die ihre Grundgedanken aus dem adeligen Landhause der nachbarocken Zeit geschöpft hat: behäbige Glieder von besonderen Höhen, die breiten, hochgeführten Dächer in vielfachen Verschneidungen, der seitlich eingesetzte Turm mit stumpfem Ende, die Verlegung der Hauptfront in die Schmalseite und die Entfaltung der reichsten Gliederung an einer asymmetrisch gebildeten Längsflanke. Bedenken erregen muß, daß diese wichtigste Schauseite gerade am Verkehrswege gelegen ist und die beschauliche Fülle des Bildes hier leicht verkehrt und zerstört werden kann durch das vorbeiströmende Leben des Tagewerkes. Gleichwohl mutet das zur Ausführung bestimmte Haus durch sein residenzliches Gepräge an — allerdings eher Salzburg als Wien — und gibt mit schöner Zurückhaltung den historischen Zweck des Baues zu erkennen.

Auch in der Gestaltung des Innenraumes steht Otto Wagner völlig für sich. Sein Haus ist das einzige, das von innen nach außen gebaut ist, alle anderen haben den entgegengesetzten Weg gewählt. Wagners Museum verbindet das Korridor- mit dem Hallensystem und sieht nach der Tiefe eine Erweiterung vor, die den Vordertrakt wiederholt und zwei Höfe einschließt. Die Einzelräume lassen bei einfacher, zweckmäßig würdiger Ausstattung dem ausgestellten Gegenstande seine ungestörte Geltung. Bei Hoffmann u. Tranquillini entwickeln sich von der zentral gelegenen Vorhalle am Haupteingange aus drei hofumschließende Trakte. Gefällige Besonderheiten, ein gedeckter und ein offener Arkadenhof, der letztere mit der alten, hierher übertragenen Nußdorfer Linienkapelle als Eckbau und altertümlichen Grabsteinen des Schmelzer Friedhofes im Innern, namentlich aber der Einbau eines altwienerischen Renaissancehofes (des Grabenhofes) — die anmutige Verbindung von historischen Räumen und antiquarischen Sammlungen erklärt zum Teil den volkstümlichen Erfolg des Entwurfes bei den entscheidenden bürgerlichen Körperschaften.

In den ersten Tagen seit der Vergebung hat die künstlerische Öffentlichkeit in und außerhalb Österreichs, namentlich auch im Reiche, ungewöhnlich entschiedene Stellung genommen — für Wagner. Man wird diesen Einwendungen, die vor der Entscheidung gelegener gewesen wären, entnehmen dürfen: daß sich in ihnen die internationale Bedeutung des Lehrers und Stilkämpfers Wagner solidarisch bekundete, und daß sie näher den Künstler als seinen Plan angingen. Gewiß: kein anderer als Wagner hätte dieses Museum und sein Stadtbild bauen dürfen, denn der seit mehr als einem Jahrzehnt betriebene Gedanke ist sein ursprüngliches Eigentum, und seine Persönlichkeit hatte den vollen Anspruch auf ihre monumentale Darstellung im Stadtbilde. Aber dann hätte der Entwurf ihm allein als bestimmter Auftrag zugewendet und zum Gegenstand der Verhandlung zwischen Bauherrn und Künstler werden müssen, deren verschiedenartige Interessen auch auf Grund seines letzten Entwurfes sicherlich einen Ausgleich ermöglicht hätten.

M. L. GOTHEIN, GESCHICHTE DER GARTENKUNST.

Besprochen von Regierungsbaumeister MAX NEUMANN, Posen.

Der Jahresbeginn hat uns das Buch einer Frau gebracht. Marie Luise Gothein hat ihr Werk, die Frucht jahrelanger Studien, eine Geschichte der Gartenkunst genannt. Der Titel klingt so schlicht und doch beinahe anmaßend. Denn, soll dies weite Gebiet einigermaßen erschöpfend behandelt werden, so ist damit eine Riesenaufgabe zu leisten, gilt es doch, eine Kunstübung durch den Lauf von Jahrtausenden zu verfolgen. Aber gleich das Titelblatt spricht mit der Notiz: „Herausgegeben mit Unterstützung der Kgl. Akademie des Bauwesens“ davon, daß dem Buch wohl einige Bedeutung beizumessen ist. Und wie das Buch hier am Anfang die äußere Anerkennung einer hochgeachteten Körperschaft trägt, so lassen die Anmerkungen am Schluß jedes der beiden mehrere hundert Seiten enthaltenden Bände ahnen, daß in dem Werk ernste Arbeit steckt. Die große Zahl von Anmerkungen und angezogenen Arbeiten, die bescheiden hier auf den letzten Seiten Platz gefunden haben, zeigt, daß die Verfasserin nicht nur ältere Arbeiten benutzt hat, daß sie vielmehr zu den Quellen für ihre Aufgabe vorgedrungen ist. Plutarch und Xenophon, Seneca und Cicero, deutsche, englische sowie französische und italienische Schriftsteller sind da aufgeführt. Kein Wunder, denn die Gartenkunst berührt sich ja wie jede Kunstübung mit den Kulturen all der Völker, die in der Menschheitsentwicklung eine Rolle gespielt haben. Bei dem vielen, wovon diese Anmerkungen reden, scheint es selbstverständlich, daß dieser umfangreiche Aufsatz nicht ganz ohne Vorarbeiten anderer Forscher geschrieben werden konnte. Das Geleitswort nennt dann auch eine Reihe von namhaften Gelehrten, die auf manchem bisher dunkeln Sondergebiet der Verfasserin beratend zur Seite gestanden haben.

Der Einzelforschung soll nach diesem Vorwort das Buch die Wege ebnen, das einem weiten Leserkreis zugeeignet ist, dem Archäologen, Kunsthistoriker und Kulturhistoriker im weitesten Sinne. Die Architektenwelt scheint dabei vergessen zu sein. Oder verstand sich das von selbst? Denn Grundrisse und Durchschnitte von Architektenhand sind mit das Erste, was beim Durchblättern des Buchs ins Auge fällt; so wird wohl, das fühlt man sofort, auch für den Baukünstler allerlei in dieser Entwicklungsgeschichte — denn das soll sie sein — abfallen.

Der erste Band beginnt mit der Gartenkunst im alten Ägypten und endet mitten in der Renaissance; sein Schluß bedeutet also keinen eigentlichen Abschluß. Das Anschwellen des Buches bei dem überreichen Stoff zwang dazu.

Eine reiche Fülle von Abbildungen bereichern gleich den ersten, Ägypten behandelnden Teil; freilich reden sie zu dem nicht archäologisch Geschulten in ihrer uns ganz fremden Darstellungsart erst, wenn die Verfasserin das hier Vorgeführte verdolmetscht. Nur da, wo Wiederherstellungsversuche in einer uns geläufigen Zeichnung gebracht werden, wie die Rekonstruktion des mächtigen Tempels von Deir-el-Bakhari, wird die Phantasie unmittelbar angeregt. Obwohl die Quellen für das Studium der Gartenkunst in

Ägypten naturgemäß nicht allzureichlich fließen, erzählt das Buch schon hier viel Anziehendes von sicher bezeugten Wein- und Gemüsegärten in diesem alten Kulturreich, von Tempelgärten, zu denen ägyptische Schiffe die Weihrauchbäume aus fernen Landen auf Geheiß einer schönheitsliebenden Königin holten, und von so vielem anderen.

Westasien, dem das zweite Kapitel gewidmet ist, enthält auch heute noch Gärten und Grabanlagen, die im Lauf von Jahrtausenden nur wenig abgeänderte Typen darstellen. Das aus Literaturstellen und erhaltenen Baudenkmälern Herangezogene kann so dem Leser wirkungsvoll durch die Photographie nahe gebracht werden. Die im Altertum gerühmten hängenden Gärten haben noch heute Nachfahren im „Garten des Throns" in den gesegneten Gefilden von Schiras. (Aus Diodors Schilderung solcher Anlagen auf gewölbten Terrassen sind beachtenswerte technische Einzelheiten über die Isolierung dieser Gewölbe gegen die Feuchtigkeit der auflagernden Humusschicht zu entnehmen.) Die Ausführungen über die Buddhagärten in Innerasien und auf Ceylon, wie sie in den letzten Jahrzehnten von den Engländern erfolgreich ausgegraben sind, verdienen die größte Beachtung, weil hier schon manches, — wie „der heilige Baum", — seine Wurzeln hat, was sich wie ein roter Faden durch die ganze Kunstgeschichte zieht.

Bei den gründlichen Ausgrabungen im hellenischen Sprachgebiet hat man nach der Verfasserin bisher zu wenig das Augenmerk auf die Gartenanlagen gerichtet. Immerhin mangelt es auch hier durchaus nicht an Stoff. Neben dem schon im Homer genannten Hausgarten treffen wir — hier wohl zum ersten Male — eine öffentliche Gartenpflege und daneben in den „Peristil- und Philosophengärten" Gartentypen, die später in anderer Form häufig wiederkehren.

So vielerlei das Kapitel „römische Gartenpflege bringt, für uns Deutsche bleibt doch wohl das Bemerkenswerteste auf diesem Gebiet das, was fern von der Hauptstadt Rom im unterjochten Germanien, besonders im Moseltal, damals entstand und sich in Resten vorgefunden hat, wie die weiträumig angelegten Villen bei Wittlich und Tetnig. Man gewinnt hier von dem Wohnen des begüterten römischen Edelmanns auf dem Lande ein ganz neues Bild.

Angenehm bei dieser ausführlichen Abhandlung ist die Flüssigkeit des Vortrags, die eigentlich an keiner Stelle das Gelesene trocken erscheinen läßt. Eingestreute Anekdoten helfen, besonders bei den uns fremden Kulturen, besser als langatmige Erklärungen dazu, in ihr Wesen einzudringen.

Byzanz und das Gebiet des Muhammedanismus wird uns in dieser Weise in Wort und Bild in den beiden folgenden Kapiteln nahe gerückt; überall ist das Eigenartige herausgearbeitet und auf sein Weiterleben in späteren Zeitabschnitten hingewiesen.

Freilich schmal nur war die Brücke, die von der römischen Gartenkunst hinüberführt zu dieser Kunstübung unter den abendländischen Völkern des Mittelalters. Die Ostküste Italiens, abgelegen von der großen Heerstraße der germanischen Wanderungen, enthielt nur noch dürftige Reste antiker Gärten; Aber immerhin noch so viel, daß die Gartenkunst sich von dort in die Klostergärten retten konnte, wovon wir mannigfache, in dem Buch wiedergegebene Zeugnisse in Wort und Bild besitzen. Für die Gestaltung des bescheidenen mittelalterlichen Hausgartens in Deutschland bietet die gleichzeitige Tafelmalerei bemerkenswerte Anhaltspunkte.

Auch dem, der Italien nicht kennt und der Renaissance dort kein besonderes Interesse bisher entgegengebracht hat, muß beim Lesen des Abschnitts „Italien im Zeitalter der Renaissance" das Herz aufgehen für all das Schöne, was vom 15. Jahrhundert ab auf dem Boden der römischen Kultur erwuchs.

Mit den hier entstehenden glänzenden Villenbauten treten auch auf dem Gebiet der künstlerischen Gartengestaltung einzelne Künstlerpersönlichkeiten auf, die auch sonst als führende Geister gelten, Alberti, Michelozzo und andere. Das, was dieses Kapitel auszeichnet, ist die Fülle des hier gleichzeitig gegebenen rein Architektonischen. Erst bei der gleichzeitigen Wiedergabe der Umgebung so mancher baulich hervorragenden Schöpfung lernt man die Größe und den Gedankenreichtum des Erreichten oder nur Angestrebten erkennen und bewundern. Dieser Abschnitt ist beinahe ein Sammelwerk der profanen Renaissancebaukunst zu nennen. Viel ist ja auch hier in Italien der Zeit oder der Mode zum Opfer gefallen. Aber da, wo der heutige Zustand kaum mehr die zugrunde liegende Idee erkennen läßt, helfen vom 15. Jahrhundert an zeitgenössische Stiche unsere Vorstellung beflügeln. Das, was noch erhalten, wird von der Verfasserin in vorzüglichen Lichtbildern vorgeführt.

Das Werk ist bei Eugen Diederichs in Jena verlegt worden. Das verbürgt eigentlich schon eine würdige Ausstattung; das muß aber an dieser Stelle noch einmal besonders hervorgehoben werden. Die Wiedergabe von Stichen und Zeichnungen ist durchweg klar und schön, ebenso wie die der Lichtdrucke. Vielleicht geht es manchem Leser so, daß er in den späteren Buchabschnitten anfangs das Überhandnehmen von Stichen aus der Zeit des gerade behandelten Zeitabschnittes gegenüber Photographien als weniger ansprechend empfindet. Allein die mit der Renaissance, besonders in Frankreich, und mit der Zeit des Barock auftretenden in den Text eingestreuten Stiche verdienen doch den Vorzug. Sie sind von den damaligen Architekten und Stechern aufs feinste durchgearbeitet und sind dadurch belehrender als es das Lichtbild sein kann. In ihnen ist von vornherein das Wesentliche hervorgehoben, und gerade das muß bei dem Anschauungsstoff einer Entwicklungsgeschichte begrüßt werden. Dabei sind diese Gravüren namentlich bei den Meistern des 18. Jahrhunderts oft von einer Feinheit, welche die Betrachtung uns ihrer selbst willen als einen Genuß erscheinen läßt. Die Darstellung der Architektur in ihrer Verbindung mit der Landschaft kann manchmal als vorbildlich für das Zasammenarbeiten dieser beiden im modernen Städtebau wiederkehrenden Faktoren bezeichnet werden.

Der Höhepunkt — vom Standpunkt des Architekten und, wie das von Seite zu Seite mehr zutage tritt, auch von dem der Verfasserin — auf den alles hindrängt, die Vollendung, für welche auch der italienische Garten mit der in ihm liegenden Vornehmheit und Feinheit nur eine geistvolle Vorbereitung bedeutet, ist dann der Architekturgarten des 17. und 18. Jahrhunderts, der in den Schloßanlagen Frankreichs und in Nachfolge dessen fast in ganz Europa seinen höchsten Glanz erreicht.

Schon die Behandlung des Gartens zur Zeit der Renaissance nicht nur in Italien, auch bei den übrigen romanischen sowie den germanischen Völkern sind breite Kapitel gewidmet. Aber mit gesteigerter Teilnahme weil mit den gegenwärtigen Bauaufgaben sich berührend verfolgt

man das Nachklingen des in Frankreich zuerst zutage tretenden Gedankens, Gebäude und Park zusammenzuarbeiten und das Ganze unter einen einheitlichen Gesichtspunkt zu stellen. In feiner Weise wird gezeigt, wie der französische Gartenstil zwar Gemeingut aller Kulturvölker wurde, wie er aber doch immer abwandlungsfähig blieb und unter anderen Verhältnissen auch stets eine besondere Note trug. Der Behandlung der maßgebenden Schlösser Ludwigs XIV. fällt dabei natürlich der Löwenanteil zu. Die Geschichte des Versailler Schloßbaus; sein Wachsen aus kleinen Anfängen mit dem immer größer gestalteten Park ist dabei besonders gut herausgearbeitet, die Zeit gut beleuchtet durch darauf sich beziehende Anekdoten.

So gern der Leser, der Architekt insbesondere, bei diesem weiten Gebiete bleibt, die Gerechtigkeit erfordert es, neben dem architektonisch gegliederten Park dem freien Garten die Aufmerksamkeit zuzuwenden, der gemeinhin unter dem Namen des englischen bekannt ist. Die in beiden Stilen liegenden sich feindlichen Grundsätze ringen eigentlich im Laufe der ganzen Entwicklung miteinander.

Der Blick des Lesers wird weiter hingelenkt auf den fernen Osten, auf China und Japan, wo die freie Gartengestaltung schon jahrtausendelang Geltung gehabt hat. Diese fremdartig uns anmutenden Gebilde, welche eine symbolische Kunstbetrachtung oft recht unverständlich macht, werden uns hier näher gerückt; es wird versucht zu erklären, wie aus der Blumenliebe der Japaner auch unter beschränktesten örtlichen Verhältnissen Gärten entstanden, die im wahrsten Sinne des Wortes Zwerggärten sind, und dann ausgeführt, wie dieses Fremdartige eine gewisse, in seiner Wirkung freilich meist überschätzte Bedeutung für Europa erlangte. Überschätzt, weil der englische Garten wohl auch ohnedem aus den geistigen Strömungen des 18. Jahrhunderts heraus geboren sein würde.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dem Empfinden der Laienwelt im 19. Jahrhundert der malerische Garten mehr entsprochen hat als das, was vorangegangen war, und dem mußte in dem Buche auch in ausführlicher Behandlung Rechnung getragen werden. Reizvoll ist es dabei zu beobachten, wie gegen diese neue Strömung das Alte sich noch lange wehrt, wie bei Umgestaltung älterer Parks in freie Gärten — z. B. in Charlottenburg — das straffe, architektonische Knochengerüst immer wieder hindurchscheint. Freilich, es fehlt auch bei uns in Deutschland nicht an Planungen, in denen man wie in Wörlitz bei Dessau von vornherein die Grundsätze der Barockgärten glaubte ablehnen zu müssen. Aber verloren gegangen ist das, was die Zeit um 1700 in der Gartenkunst geschaffen hatte, nie wieder. Goethe, der in so Vielem vorwärts in die Zukunft weist, war gegen Ende seines Lebens sehr von seiner früheren Begeisterung für den englischen Garten abgekommen. Zu einer Alleinherrschaft hat sich der malerische Grundgedanke in der Gartenkunst ebenso wenig durchkämpfen können, wie in der Architektur. Wie wir auf rein baukünstlerischem Gebiet nach einem halben Jahrhundert unsicheren Tastens und der Sucht „historisch zu sein“ uns allmählich auf das besinnen, was in der Zeit um 1800 ziemlich unvermittelt abriß, so sieht die Verfasserin mit Recht überall Ansätze, daß der architektonische Stil sich im Hausgarten wie besonders im öffentlichen Park wieder durchsetzt. Zu begrüßen wäre es, wenn es sich dabei um ein Weiterentwickeln, nicht nur ein Kopieren der Ideen früherer Jahrhunderte handeln würde.

Hier muß das Werk schließen mit der Betrachtung einer Strömung, in der wir heute erst stehen.

Ein weiter Weg ist's, den die Verfasserin dem Leser weist, ein langer Weg, der aber wohl niemals bei der Art ihrer Führung langweilig werden kann. Vielleicht findet sich in der Fülle des Gebotenen einmal etwas, was sich unter der Lupe des Sonderforschers als nicht ganz richtig erweist.*) Verzeihlich wäre es. Aber das mag uns die Freude nicht trüben an dem, was eine Frau hier gerade uns Architekten geschenkt hat.

Hoffentlich findet das Buch an recht vielen Stellen seinen Platz, von wo es befruchtend einwirken kann auf einen großen Kreis derer, die mit in der Arbeit stehen, unserer Kultur einen ihrer würdigen sichtbaren Ausdruck zu geben.

*) Paul Decker trägt z. B. irrtümlicherweise mehrere Male den Namen Becker.

DER BEBAUUNGSPLAN FÜR DEN MITTLEREN ORTSTEIL TREPTOW.

Nebst Erläuterungsberichten nach den Entwürfen von RUDOLF EBERSTADT und BRUNO MÖHRING bzw. von HERMANN JANSEN. Im Auftrage des Magistrats Berlin herausgegeben. Berlin, Ernst Wasmuth A.-G., 1914.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

Zwei Entwürfe grundverschiedener Art: Der eine von Eberstadt und Möhring, baut sich auf dem Reformgedanken auf, da wo schon Randstraßen für eine höhere Bebauung gegeben sind, im Blockinnern die Bebauungshöhe zu ermäßigen, im übrigen aber an Wohnstraßen eine flache Bauweise mit Einfamilienhäusern vorzuschlagen; der andere von Hermann Jansen stuft wie üblich die Bebauungshöhen blockweise ab. Der erstere legt infolgedessen öffentliche Freiflächen als Spiel- und Schmuckplätze nur da an, wo eine höhere Bebauung vorgesehen ist, während bei flacher Bauweise private Hausgärten die notwendigen Freiflächen abgeben; der letztere durchzieht das ganze Gebiet mit öffentlichen Freiflächen in der Form von Grünstreifen, indem er die Frage offen läßt, inwieweit Hausgärten als notwendig zu erachten und zu beschaffen sind. Eberstadt und Möhring suchen also von vornherein, soweit noch angängig, dem Vororte besser entsprechende sozusagen halb ländliche Wohnbedingungen zu schaffen; Jansen übernimmt im wesentlichen die etwas gemilderte städtische Aufteilungsart, wie wir sie in den Vororten Berlins zur Genüge kennen, bereichert

um die Notbehelfe, die diese nach den Erfahrungen der Großstadt erfordert.

Das Tiefbauamt der Stadt Berlin hat die Aufgabe, diese beiden Entwürfe zu einem zusammenzuschweißen. Man darf gespannt darauf sein, wie es sich damit abfindet. Es wird sich wohl oder übel für den einen oder anderen entscheiden müssen, will es nicht zu etwas ganz anderem kommen, das weder der einen noch der anderen Auffassung gerecht wird. Welchem von beiden die Zeitschrift zuneigt wird ihren Lesern nicht zweifelhaft sein — hat sie doch von Anfang an für eine Reform der Wohnweise gekämpft, und der Verfasser dieser Zeilen insbesondere das grundlegende Schema für eine flache Bauweise im Blockinnern, das höher bebaute Randstraßen umschließen, geschaffen. Die dagegen von Jansen angeführten Gründe sind schon öfter widerlegt worden und werden durch ihre Wiederholung nicht richtiger. Bei gleicher Einwohnerzahl auf 1 ha verdient eine engräumige niedrige Bebauung allemal den Vorzug vor einer weiträumigen höheren.

Auch das wirtschaftliche Ergebnis ist, wie eine vergleichende Berechnung der Geschoßflächen zeigt, beim Möhring-Eberstadtschen Entwurfe ein günstigeres, obwohl der Jansensche die Köpenicker Landstraße vom Dammwege an bis zur Kanalbrücke unterdrückt. Die dadurch gewonnene Fläche und noch etwas darüber wird von den Freiflächen wieder aufgezehrt, deren Verhältnis zum Straßenlande übrigens nicht, wie die Druckschrift angibt, 1 : 1, sondern 2 : 1 beträgt. Um keine irrtümliche Meinung aufkommen zu lassen, sei ausdrücklich hierbei bemerkt, daß die Ostseite des Bebauungsgebietes in seiner ganzen Länge an den Plänterwald und mit der Parkstraße im Norden an den Treptower Park grenzt; öffentliche Freifläche ist gerade in diesem Falle mehr als genug vorhanden. Eigentlich ist es unverständlich, wie Jansen, der seinen Ruf vornehmlich den „Ausfallstraßen" verdankt, darauf verfallen konnte, eine alte vielbefahrene Chaussee, die Hauptverbindung zwischen dem Schlesischen Tor und Niederschönweide—Köpenick zum Teil oder gar ganz aufheben und durch die Neue Krug-Allee ersetzen zu wollen. Diese geht am Plänterwald entlang und würde als alleinige Verkehrsstraße bald dem Schicksale der Tiergartenstraße verfallen, die doch heute mit ihrem unaufhörlichen Automobilgesause wohl von niemand mehr als Parkstraße angesehen wird; ihr diesen Charakter wiederzugeben strengen sich die gewiegtesten Köpfe an, etwa da, wo in Treptow die Köpenicker Landstraße liegt, einen neuen Verkehrsweg durchzubrechen, da die Charlottenburger Chaussee, auf die Jansen hinweist, keine Entlastungsstraße für die Tiergartenstraße ist, auch nicht sein kann, weil zwischen ihr und der Tiergartenstraße eben der Tiergarten und keine Bebauung liegt. Im Gegenteil, wenn die Köpenicker Landstraße nicht da wäre, müßte sie im Interesse des Plänterwaldes und der angrenzenden Bebauung trotz der beklagten Länge eigens geschaffen werden.

Im einzelnen bieten beide Entwürfe viele Schönheiten — sie stellen eben den künstlerischen Ausdruck der praktischen Voraussetzungen dar. Verfehlt erscheint allerdings der Vorschlag von Jansen, die Schnellbahn nach der Wuhlhaide jenseits der Spree auf einem Damm mitten durch den Plänterwald zu führen. Daß hier die schmalste Stelle der Spree zu überbrücken sein würde, kann allein nicht den Ausschlag geben. Die von Eberstadt-Möhring vorgeschlagene Stelle für die Überbrückung ist mit Rücksicht auf den Wald zweifellos die vorteilhaftere — es scheint aber auch, als ob überhaupt die dahin führende Linie der Schnellbahn in der Kiefholzstraße zweckmäßiger liegen würde, was auch Jansen, wenngleich als wohl kaum ausführbare Untergrundbahn an zweiter Stelle vorschlägt, während Möhring-Eberstadt sie als billigere Hochbahn planen.

Das Studium der Schrift kann jedem, der sich mit dem Städtebau beschäftigt, nur empfohlen werden. Gut ausgestattet im Druck, mit zwei Textbildern und sieben Tafeln neben den beiden farbig behandelten Bebauungsplänen auf Doppeltafeln, ist sie über die örtliche Bedeutung hinaus eine wertvolle Bereicherung der städtebaulichen Literatur.

MITTEILUNG.

Der „City Club" in Chicago hat einen WETTBEWERB ausgeschrieben zur Erlangung von Plänen FÜR DIE AUSGESTALTUNG VON STÄDTISCHEN NEBENMITTELPUNKTEN (VORORTEN) IM ERWEITERUNGSGEBIET DER GROSSSTÄDTE.

Wie sich unsere Leser erinnern werden, ist dem seinerzeit von Professor Henrici zum Münchener Generalbebauungsplan gelieferten Wettbewerbsentwurfe zum ersten Male der Gedanke zugrunde gelegt worden, sowohl die vorhandenen Dörfer und Landhausvororte, als auch neu anzulegende Siedelungen im Umkreise von München so auszugestalten, daß sie — obwohl Teile der Großstadt — doch ein individuelles Leben behalten bzw. erhalten, d. h. als mehr oder minder selbständige Nebenmittelpunkte den Kern der Großstadt als Hauptmittelpunkt umgeben sollen. Von demselben Gedanken geht der Geschäftsführer des „City Club" in Chicago, George E. Hooker, aus, dem wohl die Anregung zu dem oben erwähnten Wettbewerbe zu verdanken sein dürfte.

Hooker sagt:

Ein Dorf oder eine kleine Stadt nahe der Großstadt bildet einen natürlichen Nebenmittelpunkt des Stadtkerns in Gruppierung um den Eisenbahnhof, das Postamt, das Rathaus oder um Kirchen, Schulen und Vergnügungsstätten aller Art, die in der Regel beisammen liegen. In diesen Dörfern oder Städten herrscht stets der Geist eines Gemeinwesens. Bis zu einem gewissen Grade trifft dies auch für neue Vororte zu. Evanston und andere Gemeinden im Norden von Chicago, Oak Park im Westen, haben eine jede für sich individuellen Gemeinsinn. Der Wunsch, ihre Eigenart aufrechtzuerhalten, bildet elnen der stärksten Gründe dafür, daß außenliegende Vorstädte zögern, zu Teilen der Großstadt zu werden. Zwar fahren Stadtteile, die ursprünglich selbständig waren, wie Austin, Hyde Park und Woodlawn auch nach ihrer Eingemeindung noch fort, Nebenmittelpunkte zu bilden. Doch die älteren sind schon eine unbestimmte Masse geworden ohne jede Individualität. Es entwickeln sich da wohl Geschäftsmittelpunkte, Vergnügungsmittelpunkte und sonstige Mittelpunkte verschiedener Art, aber mehr durch Zufall und zuweilen auch nicht an der richtigen Stelle in bezug auf das Nachbargebiet. Andererseits zeigt die Erfahrung in den größten Städten, wie London und New York, daß zu einem gewissen Zeitpunkte sich wieder eine Dezentralisation als notwendig erweist. Es fragt sich nun, ob nicht von vornherein durch die Schaffung bzw. Erhaltung von Nebenmittelpunkten eine organische Lösung der Großstadtbildung herbeigeführt werden kann. Würde es erst den Vororten, deren noch 21 um Chikago herumliegen, ermöglicht eine gewisse örtliche Selbständigkeit zu bewahren, so dürften sie leichter geneigt sein, sich von der Großstadt eingemeinden zu lassen.

Die Aufgabe besteht nun darin, typische Lösungen für die Ausgestaltung individueller Stadtteile zu finden. Ein solcher Mittelpunkt soll

nicht nur einen Erholungspark mit Spiel- und Sportplätzen, Tanzplätzen usw. enthalten, sondern auch durch eine monumentale Platzanlage den öffentlichen Gebäuden, Klubhäusern usw. Raum bieten. Sehr richtig wird dabei betont, daß sich diese Dezentralisation zum Teil auch auf das Geschäftsleben erstrecken müsse, das jetzt sehr unter der zufälligen Zerstreuung über das ganze Großstadtgebiet zu leiden habe und damit den Geschäftsleuten unnütze Zeit- und Geldverluste verursache.

Dieselbe Beobachtung kann man ja auch in den Berliner Vororten machen, die viel mehr als nötig und erwünscht auf die Geschäfte der Großstadtmitte angewiesen sind — manche Warenhäuser scheinen fast nur für die Vorörtler begründet zu sein! Diese Zusammendrängung der Geschäfte, namentlich der mit Lebensmitteln, Bekleidungsstücken usw. im Hauptmittelpunkte sollte aufgegeben, jedem Nebenmittelpunkte auch ein Geschäftsviertel von gewissem Umfange gegönnt, d. h. die Großstadt nach außen hin in eine Anzahl von sozusagen Kleinstädten zerlegt werden, die jedoch wieder ein gemeinsames Band zu einem Gesamtorganismus verbindet. Bekanntlich hat unsere Zeitschrift von jeher diese Auffassung vom Wesen der Großstadt vertreten.

Demnach werden auch in dem Chicagoer Wettbewerbe Pläne verlangt, die die praktische Möglichkeit eines solchen Lebens in den Nebenmittelpunkten — oder Nachbarschaftsmittelpunkten (Vororten) zeigen in der Gruppierung der Gebäude und Freiflächen, in der Anordnung der Hausgrundrisse für die verschiedenen Zwecke des Wohnens und Handelns und zwar nicht allein für Chicago, sondern auch für andere Großstädte. Ein sorgfältig durchgearbeitetes Programm von 8 Druckseiten nebst einem Plan in Großoktavformat zerlegt den Wettbewerb in zwei Teile, in einen Vorwettbewerb, an dem jedermann teilnehmen kann und der am 9. November geschlossen wird, und in einem Schlußwettbewerb, an dem die Verfasser von nicht weniger als acht und nicht mehr als sechzehn der besten im Vorwettbewerbe gewonnenen Entwürfe teilnehmen sollen; dieser wird am 25. Januar 1915 geschlossen. Daran soll sich eine Ausstellung der Entwürfe vom 9. Februar 1915 anschließen.

Das Preisgericht besteht aus fünf Mitgliedern, die von der Sektion Illinois des Amerikanischen Instituts von Architekten und vom „City Club" zu Chicago gewählt werden. Anfragen sind zu richten an: „Neighbochood Center Competition" City Club, 315 Plymouth Court, Chicago. T. G.

NEU EINGEGANGENE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

TERRAINGESCHÄFT UND WOHNUNGSFRAGE. Architekt Möstel. München. Verlagsanstalt und Buchdruckerei Gg. Lindner, Leopoldstraße 55. Preis 1 Mk.

VERGLEICH DER WIRTSCHAFTLICHKEIT EXTENSIVER UND INTENSIVER BAUWEISE. Eine Untersuchung aus dem Gebiete des städtischen Wohnungswesens von Architekt Richard Drach, Regierungsbaumeister a. D. Von der Königl. Technischen Hochschule zu München zur Erlangung der Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Doktor-Ingenieurs) genehmigte Dissertation. Referent: Professor Emil Edler von Mecenseffy, Korreferent: Professor Karl Hocheder. Tag der Annahme der Dissertation: 25. Februar 1914. Verlag von Hermann Lukaschick, G. Franz'sche Hofbuchhandlung. München 1914.

L'Istituto di Milano per le CASE POPOLARI od Economiche nel 1912—1913. Milano, Tipografia Degli Operai (Soc. Coop.), Via Spartano, 6, Viale P. Romana. 1914.

CHRONIK.

In Hamburg soll eine ABTEILUNG FÜR DIE STADTERWEITERUNG dem Hochbauamt angegliedert werden, so daß die entsprechende Abteilung beim Tiefbauamte, der naturgemäß mehr die technische Ausführung von Straßenanlagen obliegt, die notwendige Ergänzung zu einer auf wirtschaftlicher und sozialer Grundlage sich aufbauenden künstlerischen Ausgestaltung der Gesamtanlage erhält.

Der Bebauungsplan DER WALDSIEDLUNG SPANDAU A. G. nach einem Entwurf der Provinzialbauberatungsstelle, sieht etwa 600 Häuschen in Reihenhausform vor; denn nur im Reihenhaus ist es möglich, die kleine Wohnung im Einfamilienhaus fast zum gleichen Preis wie im Stockwerkshaus herzustellen.

Da es sich um eine reine Wohnsiedlung handelt, die Straßen also fast ausschließlich dem Fußgängerverkehr dienen, sind sie nur 5 m breit (von Zaun zu Zaun) vorgesehen, während die Hauptzugangsstraßen 8 m breit gehalten sind. Die Verkaufsläden werden am Rande der Siedlung angeordnet, so daß nur ein bis zwei Straßen in der Breite von 10 bis 12 m notwendig sind.

Für die ganze Siedlung sind zwei Spielplätze vorgesehen. Die Hausreihen sind nach Möglichkeit von Nord nach Süd gestellt, so daß jede Wohnung auf der einen Seite Morgensonne und auf der anderen Seite Nachmittagssonne hat. — Die Vorgärten erhalten niedrigen Heckenzaun; die einzelnen Hintergärten werden durch 85 cm hohen Drahtzaun mit Eisenpfosten getrennt. Zäune, die an der Straße liegen, werden aus Holz hergestellt.

Die Gärten der einzelnen Hausreihen stoßen hinten zusammen. Zwischendurch führt ein schmaler Wirtschaftsweg, auf dem Dünger usw. herangeschafft werden kann und auf welchem die Müllkästen zur Aufstellung kommen.

Vorläufig kommen zur Ausführung zwei Blocks mit etwa 100 Wohnungen; der eine wird zum 1. Oktober 1914, der andere zum 1. April 1915 bezugsfertig. An den beiden südlichen Ecken sind zusammen vier Läden mit dazugehörigen Wohnungen vorgesehen; darüber im ersten Stockwerk werden je zwei Wohnungen zu zwei Stuben, Küche, Bad, Balkon eingerichtet.

Entwurf und Bauleitung liegt in den Händen des Architekten Arthur Wolff, Schöneberg.

REGELUNG DER VORGARTENFRAGE IN GROSS-BERLIN. Der Polizeipräsident hat die bisherigen Ortspolizeiverordnungen für Berlin, Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg und den ehemaligen Gebietsteil Boxhagen-Rummelsburg der Stadt Lichtenberg aufgehoben und für den Landespolizeibezirk Berlin, wozu außerdem Neukölln, Lichtenberg und Stralau gehören, eine einheitliche Vorgarten-Polizeiverordnung erlassen. In dieser wird u. a. bestimmt: Wo die Bebauungspläne Vorgärten vorsehen, dürfen diese weder ganz noch in einzelnen Teilen tiefer als der Bürgersteig angelegt werden. Die Vorgärten sind in ihrer ganzen Ausdehnung an der Straße wie auch an den Nachbargrenzen mit einer durchsichtigen Einfriedigung auf massivem Sockel zu versehen, dessen Höhe 0,5 m nicht überschreiten darf. Ferner sind die Vorgärten in ihrer ganzen Ausdehnung als Ziergärten anzulegen und dauernd als solche zu unterhalten. Unterbrechungen der Gartenanlagen sind nur zur Herstellung der notwendigen Wege, Zugänge und Einfahrten zulässig. Ausnahmen kann die Ortspolizei zulassen. Nach allem, was bisher zur Vorgartenfrage geschrieben worden ist, ist diese einseitige und schematische Regelung wirklich überraschend. Tieferliegende, von Futtermauern gegen den Straßenkörper eingefaßte Vorgärten können von ganz besonderem Reiz sein. Vorgärten brauchen aber auch nicht immer nur Ziergärten zu sein, sie können auch praktisch brauchbar gemacht werden, wenn sie ganz oder nur zum Teil durch eine Mauer gegen die Straße abgeschlossen werden. Endlich sind die Vorgärten genannten Streifen aber auch für viele andere Zwecke verwendbar, ohne die Straße zu verunstalten.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.

11. Jahrgang 1914 10./11. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

Vorbemerkung. Um die Zeitschrift während des Krieges fortzuführen, sind die beiden Nummern 10 und 11 zu einem Doppelhefte zusammengelegt worden.

BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS BAD SANKT JOACHIMSTHAL. Hierzu Tafeln 65—67.

Von Dr. FRANZ WEISST, Dresden.

Die k. k. freie Bergstadt Sankt Joachimsthal verdankt wie die meisten Städte des Sächsisch-Böhmischen Erzgebirges ihre Entstehung dem Bergbau. — 1515 gründete sich eine Gewerkschaft, die in der Gegend des nachmaligen Joachimsthal schürfte und reiche Funde machte. Dies zog eine Menge Bergleute an, so daß die Stadt ein Jahr später bereits an 400 Häuser zählte. Der Aufschwung hielt an, bis zwischen 1530 und 1540 die höchste Blüte erreicht war, und gleich schnell der Niedergang kam, da der Erzreichtum bald erschöpft war. Der Schmalkaldische Krieg (1546) richtete die damals sächsische Stadt noch vollends zugrunde, und häufige Brände in der Folgezeit — der letzte 1873 — hinderten jeden neuen Aufschwung und zerstörten auch die meisten Baudenkmäler der Stadt, so daß Sankt Joachimsthal heute eine reizlose, unbedeutende Bezirksstadt von etwa 6000 Einwohnern ist.

Aber dem Städtchen steht ein neuer Aufschwung bevor. Die Uranpechblende, das Erz des Radium, kommt in der Gegend in abbauwürdigen Mengen vor, und einige Wässer dort sind stärker radioaktiv als jedes andere, und so ist Joachimsthal unter zielbewußter Leitung vielleicht berufen, ein zweites Karlsbad zu werden.

Der Umwandlung des Bergstädtchens in ein Kurbad soll der Bebauungsplan dienen, den der dortige Architekt Otto Merker im Einverständnis mit dem Stadtrat von Joachimsthal entworfen hat.

Unsere Stadt liegt in einem tiefen, steilwandigen Tal des Südabhanges des Erzgebirges, durchschnittlich 750 m über der Adria. Das geplante Kurbad soll sich mit all seinen Anlagen südlich an die bestehende Stadt anschließen, denn hier allein, an der Vereinigung zweier Täler, gestattet das Tal durch seine verhältnismäßig große Breite den nötigen Raum für die neue Anlage. Außerdem ist gerade diese Stelle des Tales nur schwach bebaut — außer den k. k. Uranfarbwerken nur unbedeutende Wohnhäuser — so daß in dieser Hinsicht der Ausführung des Planes nichts im Wege steht.

In dem Gelände des zukünftigen Bades bestehen außer



Abb. 1. Aus dem Bebauungsplan für Sankt Joachimsthal in Böhmen.

der Reichsstraße, die, dem Zuge des Tales folgend, vom Egertale über Karlsbad-Schlackenwerth nach Joachimsthal und weiter ins Sächsische führt, und einer kurzen Abzweigung nach der k. k. Tabakfabrik im Nebentale, dem Zeileisengrund, nur unbebaute Verbindungswege.

Die Straße, die den Hauptverkehr tragen wird, ist die erwähnte Reichsstraße, die Karlsbader Straße. Ihrer Entlastung dienen die beiden äußersten Höhenstraßen, von denen besonders die östliche zur Aufnahme des Verkehrs von und nach der Tabakfabrik wichtig ist. Durch diese Entlastungsstraßen wird ermöglicht, den Durchgangsverkehr von den Kuranlagen fernzuhalten. Die übrigen Straßen dienen, abgesehen von einigen kurzen Verbindungen, Wohnzwecken.

Die Straßenführung ist stark durch die Geländebildung bedingt. Die in Frage kommenden Talhänge weisen eine durchschnittliche Steigung von 1 : 3 auf, so daß Hauptstraßen nur längs der Talsohle möglich sind. Für die verbindenden Querstraßen machen sich bedeutende Rampenanlagen und Terrassen nötig, die zwar ein gut Teil Bauland verschlingen, aber doch unumgänglich sind. Und dennoch ließ sich trotz aller Rampen und Kehren bei einigen Straßen die Steigung nicht unter 1 : 10 herabdrücken. Um die Kehren der Straßen für die Fußgänger zu kürzen, sind sie zumeist durch Treppenanlagen verbunden, die zugleich eine gute Gelegenheit zu architektonischem Schmuck geben. Eine Besonderheit des Planes sind die Fußwege zwischen den Gärten längs der Grundstücksgrenzen, die einen angenehmen Spazierweg für die Kurgäste sein werden.

Das Gelände zwang dazu, die Straßenbreiten auf das Mindestmaß zu beschränken, ebenso die Vorgärten, die oft auch völlig fehlen. Aber die geringen Straßenbreiten sind durch die Bauweise unschädlich gemacht. Landhäuser sind die Regel. Nur an den Hauptstraßen, in der Umgebung der Kuranlagen, ist geschlossene Häuserreihe vorgesehen, um für die nötigen Gasthäuser und Geschäfte Raum zu gewinnen.

Öffentliche Gebäude sind nur wenige in dem Gebiete des Bades vorgesehen, denn der Sitz der Verwaltung soll nach wie vor die obere Stadt sein.

DIE STUTTGARTER STADTERWEITERUNG.

Von J. F. HAEUSELMANN, Stuttgart. (Schluß.)

Diese Filderbahn ist eigentlich eine Vorortbahn auf selbständiger Linie, während die andern Vorortbahnen neben den Fernlinien geführt werden. Wesentlich unterstützt wird der Vorortverkehr jetzt schon durch elektrische Straßenbahnen, wie auch der Innenstadtverkehr mit solchen Einrichtungen bewältigt wird. Eine wesentliche Erleichterung im Vorortverkehr würde jedenfalls auch eine Tarifgemeinschaft zwischen den verschiedenen Bahnen bedeuten, auch dürfte die Filderbahn am besten verstaatlicht und damit zugleich der ganze Vorortverkehr elektrisiert werden.

Der Güterverkehr vollzieht sich im wesentlichen ebenfalls (die Ausnahmen bilden nur die Viaduktlinie und einige Industriegeleise) neben den Fernbahnlinien. Bei Untertürkheim und hinter Feuerbach sollen große Güterbahnhöfe gebaut werden. Das sind die Pole des jetzigen Industriegebietes, zu dessen Versorgung später auch die Neckarkanalisierung dienen soll.

Die Lebensmittelversorgung Alt-Stuttgarts geschieht vom Nordbahnhof und dem hochgelegenen Westbahnhof aus. Der Westen wird so jedenfalls mit einem für die dortige Wohngegend unangenehmen Verkehr belastet, und viel richtiger wäre für Alt-Stuttgart die Zusammenfassung dieser Versorgung gewesen. Das neue Empfangsgebäude hätte dann die Aufgabe der Zentralmarkthalle übernehmen können, und die Stadt würde sich mit der Anlage der neuen Markthalle jetzt nicht einem begangenen Fehler gegenübersehen.

Die Beleuchtungs- und Wasserfrage dieses Groß-Stuttgart-Zweckverbandgebietes ist eigentlich gelöst. Elektrischer Strom und Gas werden aus Alt-Stuttgart jetzt schon nach auswärts abgegeben, und die Wasserversorgung wird unter

staatlicher Leitung jetzt bald für einen großen Umkreis erfolgen. Auch die Schwemmkanalisation wird so angelegt, daß sie der Verwirklichung des Gedankens nicht im Wege stünde.

Die Bebauung dieses großen Gebietes wird jedenfalls empirisch aus den Umständen heraus erfolgen. Eine rein methodische Bebauung (schon die bestehenden Grünflächen sprechen dagegen) kann hier auf keinen Fall in Frage kommen. Die Wohngegend liegt vor allem auf der Höhe, in den Seitentälern, hinter Kannstatt und an den Abhängen des Neckartals, während das Tal selbst der Industrie zufällt. Die Entwicklung der Geschäftsgegend geschieht durch Umwandlung der alten Innerortskerne.

Die seitherige Bebauung Stuttgarts war im Verhältnis zu Landstädten sogar eine gute, dennoch weist das Jahr 1906 eine Behausungsziffer von 21 Köpfen auf ein Haus auf. Eine Verbesserung dieses Zustandes darf also durchaus angestrebt werden, und es liegt darin schließlich der Schlüsselpunkt für die ganze Idee, welche dieser Abhandlung zugrunde liegt. Bei Befolgung gemeinnütziger Boden- und Wohnungspolitik könnte jedenfalls hier eine erfreuliche Wendung herbeigeführt werden. Die Stadt Stuttgart allerdings ist bis jetzt nicht tatkräftig vorgegangen, das verbietet ihr die Struktur der Rathausverhältnisse, und es bedarf einer starken Bewegung, um das spekulative Bauunternehmertum zurückzudrängen.

Der Eintritt der neuen Baugesetzgebung wäre hierfür jedenfalls eine gute Gelegenheit gewesen. Man hat aber selbst für die jetzige Stuttgarter Markung einen Zonenplan aufgestellt, wie er unvollkommener nicht gedacht werden kann. (Abb. a der Tafel 62.) In Abb. b ist dagegen ein Schema angegeben, wie sich in diesem Gebiete die Zoneneinteilung etwa gestaltet, und zwar nach derselben Ortsbausatzung, die für die bebauten Teile der Vororte auf ungesetzlichem Wege zu erreichende Vorteile vorbehält. Von diesem Stadtgebiet sind dann von der dritten Zone noch einige Flächen stadtbauplanmäßig zu erschließen, dann öffnet sich die Grenze nach einem Umland, das wirtschaftlich mit dem Hauptgebiet durch tausend Fäden verknüpft ist und bei großer Tatkraft in einer Oberleitung sicherlich unter einen Willen für die bauliche Gestaltung zu bringen wäre. Im Süden Deutschlands würde so ein Stadtwesen entstehen, welches der aus dem deutschen Mittelalter vererbten zufälliger geschehenden Stadterweiterung die Stadterweiterung in einem groß gefaßten Gesamtsinn gegenüberstellt.

DER STÄDTEBAU IN DER VERFLOSSENEN INTERNATIONALEN BAUFACH-AUSSTELLUNG IN LEIPZIG.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die als Sonderausstellung etwas abseits gelegene Gartenvorstadt Marienbrunn mag an erster Stelle genannt sein; sie ist unseren Lesern schon vor längerer Zeit in Bild und Wort vorgeführt, ihre Darstellung in einer besonderen Druckschrift noch vor kurzem hier besprochen worden. Weitere Sonderausstellungen boten der Österreichische Staat im eigenen Hause, die Königlich Sächsischen Staatsverwaltungen in der Halle „Sachsen“, der Landesverein „Sächsischer Heimatschutz e. V.“ in Dresden in einem Sonderpavillon und das Dresdener Haus. Im übrigen war der Städtebau zum größeren Teile einschließlich der Ausstellung der Stadt Leipzig in der sogenannten Betonhalle (für Kunst und Wissenschaft), der Rest in der Haupthalle unter „Baukunst“ untergekommen. In der Aussellung der Stadt Leipzig waren die Hauptstücke die Pläne und Modelle zur Bebauung des Geländes zwischen dem Bayerischen Bahnhofe und dem Völkerschlachtdenkmal, die in No. 6 dieses Jahrganges unserer Zeitschrift bereits wiedergegeben worden sind.

Es bleiben also noch aufzuzählen aus dem Hause des Österreichischen Staates: Ein Plan zur Durchtunnelung des Belvedère in Prag mit eingeschnittener Rampenstraße bis zum Beginn des Tunnels, die Pläne zur Umlegung des Rathausblockes der Stadt Brünn, wodurch das bereits arg geschädigte Stadtbild noch weiter zerstört werden dürfte, der Stadtbauplan für Freiwaldau nebst Kurort Gräfenberg in Österreichisch-Schlesien von Baurat Eugen Faßbender in Wien, dessen Buch „Grundzüge der modernen Städtebaukunde“ in unserer Zeitschrift schon besprochen, und dessen Verbauungsplan für Villach ebenda veröffentlicht worden ist. Sehr anfechtbare Bebauungspläne — nach altem Schema mit dem Versuche, sie mit vermeintlich künstlerischen Motiven aufzubessern — hatte das Technische Bureau Bechmann & Stradal in Reichenberg in Böhmen ausgestellt, aus derselben Stadt der Architekt Oskar Rößler einen schon bei Gelegenheit der Besprechung des Reichenberger Wettbewerbes erwähnten Plan für die Bebauung des dem Grafen Clam-Gallas gehörigen weit sich dehnenden Geländes an der Harzdorfer Talsperre.

Das war so ziemlich alles, wenn man von den bereits auf der Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 bekannt gewordenen Sachen absieht. Einen Beitrag zum Kleinwohnungsbau stellten die Pläne und Modelle für die Arbeitersiedelung der Firma Joh. Liebig & Co. in Reichenberg in Böhmen dar. Ein sehr schönes Modell der höchst gelegenen fahrbaren Straße in Europa, der über das Stilfser Joch führenden, leitete über zu einer reicheren Auswahl von Straßen und Brückenbauten in Reliefkarten, Photographien, Plänen und Modellen. Ebenso war der Wasserbau sehr anschaulich vertreten, insbesondere durch das Modell der Bystricka Talsperre, von Kaibauten in Krakau usw.

Aus der Halle „Sachsen“ sind nur Schülerarbeiten, die von den Professoren Diestel, Genzmer und Gurlitt bescheinigt waren, zu verzeichnen; diese Arbeiten waren deshalb bemerkenswert, weil sie unter Zugrundelegung praktischer Aufgaben Reliefpläne darstellten.

In der Mittelhalle des vom Sächsischen Heimatschutze erbauten Pavillons waren in schönen Modellen als Hauptschaustücke die Sachsen eigentümlichen Dorfanlagen (Rundlingsdorf Gottscheina bei Leipzig, sächsisch-thüringisches Sackgassendorf Altengroitzsch, Straßendorf Alt-Kaditz bei Dresden,

Reihendorf Niederbobritzsch (siehe Heft 2 und 3 der Mitteilungen des Landesvereins: Sächsischer Heimatschutz, Dresden, Band 3, Dresden 1913) dargestellt. Daran schlossen sich fünf Abteilungen: Bauberatungsstelle, Volkskunst, Naturschutz, Städtebau, Wohnungsfürsorge. In der Abteilung Städtebau fesselte am meisten die Gegenüberstellung schematischer und dem Gelände angepaßter Bebauungspläne in Relief.

Das Dresdener Haus war der Kunst und dem Kunstgewerbe gewidmet, in der allgemeinen Abteilung und der Abteilung des Vereins für kirchliche Kunst insbesondere auch der Architektur. Im Raum der Stadt Dresden sah man Erlweins Pläne für das künftige Königsufer und eine Anzahl Entwürfe zur Gestaltung des 13. Platzes in der Vorstadt Gruna von Stadtbauinspektor Arlt, des Platzes B I in der Vorstadt Seidnitz von Professor Schneegans, des Platzes y derselben Vorstadt von Architekt Oswin Hempel und des Platzes V daselbst von Professor E. Högg.

In der Abteilung „Baukunst“ der Haupthalle befanden sich im bunten Gemisch mit Erzeugnissen des Baugewerbes (Baukonstruktionen, Gegenstände von Wasserversorgungs-, Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen), Entwürfen des Hoch- und Tiefbaues (Krankenhaus- und Fabrikbauten), Empfehlungen von Fremden- und Verkehrsvereinen, Badeorten usw. auch eine Anzahl von Plänen und Modellen größerer Baugruppen, Friedhofs- und Gartenanlagen, die wesentliche Bestandteile der Städte bilden, z. B. der Gartenvorstadt Ratshof bei Königsberg i. Pr. von Regierungsbaumeister a. D. Bleyer B. D. A., des Forums der Gemeinde Berlin-Weißensee vom Gemeindebaurat Bühring, der schon beim Hause „Österreich“ erwähnten Arbeitersiedelung der Firma Liebig & Co. in Reichenberg in Böhmen von I. Schmeißner, Architekt B. D. A. in Nürnberg, der Grün- und sonstigen öffentlichen Anlagen der Stadt Halle (Saale) u. a. m. in größerem Umfange, schließlich „Plastische Pläne und Modelle“ der G. m. b. H. Berlin für Hoch- und Tiefbau, Stadtbilder aus Aschersleben und Hildesheim.

Eine geschlossene städtebauliche Abteilung war in der Betonhalle vereinigt, leider ohne Beigabe eines Sonderkataloges, in dem die einzelnen Ausstellungsgegenstände angeführt gewesen wären. Die Ausstellungsleitung hat sich darauf beschränkt, im Hauptkataloge einige zusammenfassende Darstellungen über die Gruppe III „Städtebau, Wohnwesen und Grundstücksverkehr“ zu geben, deren Vorsitzender Stadtrat Hofmann, der Leiter des Stadterweiterungsamtes in Leipzig, und deren wissenschaftlicher Leiter Regierungsbaumeister a. D. Langen gewesen ist. Die Sonderausstellungen „Siedelungsgeschichte der Naturvölker und des vorgeschichtlichen Europas“ hatte Professor Dr. Weule, Direktor des Städtischen Museums für Völkerkunde in Leipzig, die Sonderausstellung „Siedelungsgeschichte“ Professor Dr. Kötzschke, Direktor des Seminars für Landesgeschichte und Siedelungskunde an der Universität Leipzig, eingerichtet. Ergänzt wurden diese durch die bekannte Abteilung für Ballonaufnahmen von Major Dr. von Abercron in Mülheim (Rhein) und Hauptmann Härtel in Leipzig.

In umfangreicher, übersichtlicher Weise war dann der Preußische Staat vertreten, und zwar zunächst in der Abteilung für Wasserbau mit 20 Modellen von Talsperren, Brückenkanälen, Seefähranlagen usw., von denen das der Waldecker Talsperre mit seinen erheblichen Abmessungen von 5,10 m Länge auf 4,50 m Breite besonders erwähnt sein möge; dazu gehörten einige Wandbilder über Verkehrsverhältnisse auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 1879—1910, Darstellungen der Niedrigwasser-Regelungsarbeiten an der Elbe u. a. m. Die Hochbau-Abteilung zeigte öffentliche Bauwerke in elf Modellen, die eine Grundfläche von 0,6 bis 6,5 qm aufwiesen. Außerdem waren in der Abteilung eine große Anzahl Aquarelle, Zeichnungen und Photographien, die wissenschaftliche Anstalten, Kirchen und Dome, Gerichts-, Regierungs- und Verwaltungsgebäude, Schulen und Seminare darstellten. Die Eisenbahn-Abteilung hatte Modelle verwickelter Bahnanlagen, von Eisenbahnhochbauten und Sicherheitsvorrichtungen, ferner farbige Schaubilder von Empfangsgebäuden, Plänen größerer Bahnhöfe, Zeichnungen von Brücken und Tunnels u. a. m. ausgestellt.

Daran schlossen sich die verkehrstechnisch-statistische Untergruppe, von Dr. Aug. Schmeitzner zusammengestellt, und weiter die städtebaulichen Einheitspläne von Regierungsbaumeister a. D. Langen, das sind nach einheitlichen Gesichtspunkten in einheitlichem Maßstabe mit einheitlichen Zeichen dargestellte Pläne, die Bevölkerungsdichte und -schichtung, die Verteilung der Industrie und Freiflächen, die Verkehrs- und Wohnverhältnisse einer großen Zahl deutscher Städte u. a. m. betreffend mit einer Städtetafel, die alle diese Pläne zu einem übersichtlichen Ganzen vereinigte.

Unter den sonstigen Ausstellungsgegenständen dieser Gruppe waren mir besonders aufgefallen die fast schon vergessenen städtebaulichen Entwürfe von Aug. Orth für Berlin, namentlich seine Skizze zur Regelung der inneren Stadt vom Jahre 1873 sowie der Lageplan nebst Schaubildern zur Bebauung der Museumsinsel. Auch hierin bewährte sich wieder der weitschauende Blick, dem wir letzten Endes die Berliner Stadtbahn zu verdanken haben. Heute finden wir kaum mehr den Mut zu derartigen Vorschlägen, wie sie z. B. der Vertreter des Bürgermeisters von Philadelphia, der Chief Engineer George E. Datesman, in einem großen Modell von 15 cm Länge und 2½ cm Breite vorgeführt hat, das im Maßstabe 1:32 einen Straßendurchbruch von 1¼ Meile Länge und 50—77 m Breite darstellte. Der hierdurch entstehende Boulevard soll mit großen Staatsbauten besetzt werden. An dem einen Endpunkt steht das Rathaus, an dem anderen die große Bibliothek, die 16 Millionen gekostet hat. Ferner liegt an dem Boulevard der Dom. Der ganze Durchbruch soll 40 Millionen Mark kosten; das Modell, an dem 35 Künstler drei Monate lang gearbeitet haben, allein 80000 Mk. Außerdem stellte Philadelphia in der Abteilung Ingenieurwesen die Walnut Lane Bridge aus, ferner Zeichnungen von der Hochbahn mit den neuen Linien und der vorgesehenen Erweiterung und der Untergrundbahn, ferner den Plan des Zentral-Distriktes von Philadelphia, der die hochgelegene Hauptverkehrsstraße mit allen vorgesehenen Erweiterungen und Verbesserungen zeigt.

Solchen hochfliegenden Entwürfen gegenüber müssen wir uns schon bescheiden. Von dem Reste verdient neben den bekannten Plänen von Hermann Jansen für Husum und Goslar sowie vom Magistratsbaurat Wolff für das Schöneberger Südgelände noch ein Baulinienplan für die Stadt Bebra von E. Munscheid in Bielefeld Erwähnung, der alte Diagonalstraßen durch Festlegung sägeförmiger Fluchtlinien zu erhalten sucht.

Eine kleine Untergruppe bildete wieder „Die Stadt als Kunstwerk“ vom Leipziger Stadtbauinspektor Hans Strobel mit belehrenden Sinnsprüchen, 1. die Kuppeln, Türme und Bäume im Stadtbild, 2. die Straßenabschlüsse und 3. Türme,

Brunnen und Denkmäler behandelnd. Auch das Modell der Stadt Karlsruhe muß noch erwähnt werden.

Daran schlossen sich die Untergruppen:

„Die Kunst der Straße" vom wissenschaftlichen Mitarbeiter Muesmann in Bremen,

„Der Maßstab im Stadtbilde" vom Architekten Gustav Wolf in Carlowitz bei Breslau, dem Verfasser des schon in mehreren Bänden erschienenen Werkes „Die schöne Stadt" mit:

A) Einzelne Bauglieder in natürlichen Maßen, abgeleitet von der menschlichen Gestalt.

B) Klare Unterordnung des Typischen unter Besonderes.

C) Bindende Beziehungen und Glieder.

D) und E) Einheitlicher Maßstab ganzer Stadtteile.

F) Die Geschlossenheit des Gesamtbildes als Ergebnis.

„Das Städtebauseminar in Berlin" von Dipl.-Ing. Franz Geißler mit den Abteilungen:

I. Der Verkehrsraum (Straßenwand, Brücken, Straßenraum und Abschluß),

II. Die Betonung des Raumes (der Platz als Aufstellungsort für Monumentalwerke, die Raumwirkung strenger und malerischer Platzanlagen, der Platz als Erweiterung der Straße),

„Die Schönheit der Bergstädte", wissenschaftlicher Mitarbeiter Baurat Schönfelder in Elberfeld,

„Die Erhaltung alter Stadtteile und Denkmalpflege", wissenschaftlicher Mitarbeiter Regierungsrat Blunck in Berlin,

„Die Umgestaltung alter Friedhöfe im Stadtinnern", wissenschaftlicher Mitarbeiter Muesmann in Bremen,

„Die künstlerische Einheit des Häuserblocks" und „Das Denkmal im Stadtbilde", wissenschaftlicher Mitarbeiter Professor Brinkmann in Karlsruhe (Baden).

Durchweg anschauliche, für die Erziehung weiterer Kreise wirksame, aber auch zu Lehrzwecken brauchbare Darstellungen.

Im ganzen war die Ausstellung überraschend groß und gut, wenn auch nicht durchweg übersichtlich, offenbar den Veranstaltern über den Kopf gewachsen, wovon auch der unzulängliche Katalog zeugte. Selbst „Alt-Leipzig" des Architekten Drechsler war so wohlgelungen, daß es die Verbrauchtheit des Gedankens vergessen ließ. Ein Anhängsel der Ausstellung jenseits der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn, die das Gelände durchschneidet und im Zuge der Straße des 18. Oktober monumental überbrückt ist, bildete ein als Rundling angelegtes Dörfchen mit Kirche, Schule und Dorfgasthof; den Friedhof nicht zu vergessen.

Die Bewegung des Städtebaus macht sich heute überall geltend, spielte sie doch bis in die Halle der „Baukunst des 20. Jahrhunderts" hinein, in der eine Auswahl besonders charakteristischer Bauwerke der letzten Jahre vereinigt war. Erst recht war sie bestimmend bei der großzügigen Gesamtplanung der Königl. Bauräte Weidenbach und Tschammer, Architekten B. D. A. in Leipzig. Die Hauptachse des Geländes war gegeben durch die auf das Völkerschlachtdenkmal zuführende Straße des 18. Oktober — ließe sich, nebenbei bemerkt, für diese Straßenbezeichnung mit ihrem fatalen Anklang an die via XX settembre italienischer Städte nichts Besseres, Deutscheres ersinnen? Etwa Völkerschlacht- oder Völkerbundstraße, kürzer schlechtweg Völkerstraße, Denkmalstraße, Siegesstraße?! Eine praktische Bedeutung hatte diese Achse aber nicht, weil der Hauptverkehr von der Reitzenhainer Straße seitlich herauskam und die von dort parallel zur Eisenbahn verlaufende Querachse verfolgte an der Längsseite der Haupthalle vorbei unmittelbar auf die Betonhalle zu. Die große, von der Firma Jacob Ochs in Hamburg und seinem Mitarbeiter Leberecht Migge geschaffene Gartenanlage in der Hauptachse sah infolgedessen ebenso wie der Vorplatz der Haupthalle ziemlich leer aus. Abgesehen davon, war der Bebauungsplan klar gegliedert, mit den die Brücke in der Hauptachse flankierenden Figurengruppen, denen sich seitlich die kleineren Häuser anschlossen und dem Abschlusse der Querachse durch die Betonhalle gegenüber dem seitlichen Eingange von ausgezeichneter Wirkung.

Zum Schlusse sei ausdrücklich noch der hervorragenden Verdienste des Leiters des Unternehmens, Oberbaurat Fabian, gedacht, der neben einem großen Stabe von Mitarbeitern in Regierungsbaumeister a. D. Ewerbeck eine verständnisvolle Hilfe, insbesondere für die wissenschaftliche Abteilung, gefunden hat.

Mit Ausnahme der Halle „Sachsen" von Baurat Kramer, dem „Dresdener Hause" von Architekt Oswin Hempel und der Betonhalle von Professor W. Kreis sind, abgesehen von kleineren Baulichkeiten der einzelnen Aussteller, fast alle Bauten von den Generalarchitekten der Ausstellung, Königl. Bauräten Weidenbach und Tschammer, Architekten B. D. A. geschaffen worden.

Lage und Anordnung der Ausstellung haben sich im allgemeinen so glänzend bewährt, daß die Internationale Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik — mit der etwas überheblichen Nebenbezeichnung „Weltkultur-Ausstellung", die der inzwischen über uns hereingebrochene Krieg in ein arg schiefes Licht gesetzt hat — sich in diesem Jahre mit noch größerem Erfolge auf dem gegebenen Platze in den größtenteils stehengebliebenen Hauptgebäuden einnisten konnte, indem einige Abänderungen und Hinzufügungen für eine straffere Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit gesorgt haben. An die Stelle von „Alt-Leipzig" waren die Baulichkeiten der Papierindustrie, das Haus für Schule und Buchgewerbe und der Palast der Nationen getreten; die Betonhalle von Kreis hatte sich zur „Halle der Kultur" gewandelt. An der Völkerstraße erhoben sich neben den österreichischen und sächsischen Staatsgebäuden die Bauten Rußlands, Englands, Frankreichs und Italiens in national-geschichtlicher Stilfärbung, während die allgemeine Ausstellungshalle für die kleineren fremden Länder eine selbständigere Kunstauffassung bekundete. Dazu kamen das Haus der Frau und im Vergnügungsviertel Alt-Heidelberg mit der dem „Studenten" gewidmeten Abteilung. Generalarchitekten waren wieder Weidenbach und Tschammer.

Besonders gut war die Denkmalpflege vertreten, die in so enger Beziehung zum Städtebau steht. Die Denkmalpflege sowohl unserer Freunde wie Österreichs und Italiens, als auch unserer Feinde wie Frankreichs und Englands und jener durch hervorragende Veröffentlichungen kunstwissenschaftlicher wie der praktischen Denkmalpflege zugewandter Körperschaften und Behörden und bekannter Verleger mit vortrefflichen bildlichen Darstellungen in den verschiedensten Arten der Wiedergabe.

Für den Städtebauer bot die Ausstellung des Bundes deutscher Verkehrsvereine viel des Schönen in den zum Schmuck der Eisenbahnwagen bestimmten Wandbildern, die in schwarzer und farbiger Photographie, sowie in farbiger Steinzeichnung vertreten waren. Letztere Darstellungsart scheint als die wirkungsvollste für den ange-

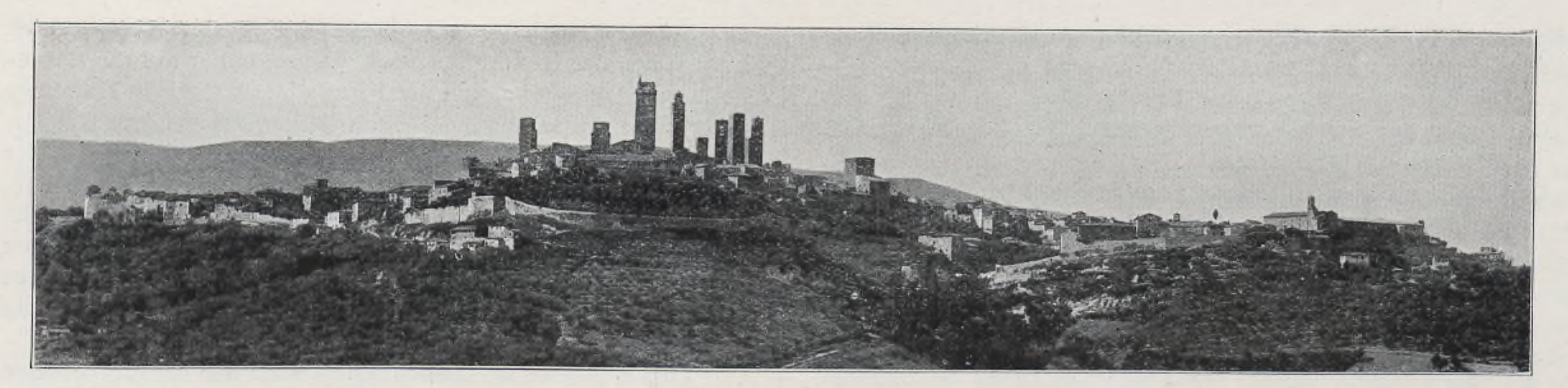


Abb. 3. San Gimignano.

strebten Zweck wohl am meisten die Zukunft für sich zu haben. Unter anderen waren zu schauen: Aus Berlin der lebensvolle Potsdamer Platz von Höppner und „Unter den Linden“ von Maßloff, aus Leipzig der Augustusplatz bei Abendbeleuchtung und das Alte Rathaus von W. Matthes, der Reichsgerichtsbau von Paul Schneider, dann aus Erfurt der prächtig gelegene Dom mit Severikirche von A. Seifert, aus Hannover der Marktplatz mit den malerischen Giebelhäusern von G. Sy, aus Magdeburg der Alte Markt von Walter Günther, aus Halle a/S. der Giebichenstein von Walter Buhl, weiter aus Frankfurt a/M. die Gesamtansicht der Stadt von Eduard Bäumer und der Osthafen von Hans Schlegel, aus Breslau das Rathaus an einem Wintertage von Emmi Pick, endlich aus Bremen das Rathaus von Walter Buhe, die Wallanlagen von R. Albitz, die Lagerhäuser an der Weser von Otto Ubbelohde, aus Hamburg das Alsterbecken von Ernst Eitner und das hochragende Bismarckdenkmal von Joh. Magerfleisch, aus Lübeck die Marienkirche von Hans Friedrich und das Holstentor von H. Linde. Zahlreiche Künstler erhalten damit Aufträge und schärfen den Blick für das Stadtbild, so daß man nur wünschen kann, daß diese Art der Verbreitung alter und neuer Stadtschönheiten im weitesten Umfange gepflegt werden möge!

ALTITALIENISCHER STÄDTEBAU AM BERGE.

Von CHR. KLAIBER in Ulm a. D.

Die Erkenntnis, daß die schematisch-geradlinige Straßenführung am Bergesrand zum rat- und hilflosen Stehen kommt, wie die aus dieser Ratlosigkeit entsprungene Erkenntnis, daß das Wesen des Berges, „die Höhenkurve“, der Straßenführung zugrunde gelegt werden müsse, macht gerade die Bebauung der Berge zu einer künstlerischen Aufgabe ersten Ranges, vom gesundheitlichen Standpunkt ganz abgesehen. Ängstliches, von der geschichtlichen Entwicklung abhängiges Gemüt hängt am Vorbild, sei's der Antike, sei's der Renaissance und deren theoretischen Regeln. Auf das Land des Idealbegriffes „Italien“ sich stützend, sehen wir

Abb. 2. Aus Assissi.



Abb. 5. Aus Orvieto.



Abb. 4. Orvieto.

leider so oft die Voreingenommenheit am Werke, die besten dem Wesen der Dinge abgelauschten Gedanken zur Hebung der künstlerischen Erscheinung von Bergstädten in dickleibigen Mappen verschwinden zu lassen (Stuttgart). Ein kleiner Streifzug durch bekannte altitalienische Bergstädte möge das Haltlose derartiger Schönheitsbegriffe zeigen mit der Absicht, sie ebenfalls als nicht mehr zeitgemäß verschwinden zu lassen, da die Natur aller Dinge zu allen Zeiten stärker war als die Theorie.

Vor den Toren Roms liegt Monte Compatri auf einem Bergkegel des Albanergebirges (Abb. a Tafel 68). Kurvenförmig ziehen die Straßen zur Bergesspitze, worin das Anschmiegende, Terrassenförmige der Häusermassen begründet liegt. Dem letzten Höhenrande folgt ein wohnburgartiger Ring mit Torturm, als letzte Verteidigungsmöglichkeit. Hierin erblicken wir aber auch gleichzeitig die künstlerische Zusammenfassung des gesamten Stadtbildes zum beherrschenden Wahrzeichen der Umgebung. Das an sich Hohe wird erhöht, um alles zu beherrschen.

Im Hinblick auf das Grundsätzliche in der Menschennatur sei diesem Grundbegriffe der städtebaulichen Einheit Assisi entgegengestellt mit seinem bekannten Franziskanerkloster am Nordwestende der Stadt. Diese, rund $1^1/_2$ km um den Rocca maggiore sich hinziehend, findet in diesen gewaltigen, aus jeder besseren Kunstgeschichte zu ersehenden kirchlichen Baumassen ihren beherrschenden westlichen Abschluß. Das Langgezogene des Stadtbildes aber läßt weitere hervorragende Baumassen als ein naturgemäßes Erfordernis erscheinen. Über der Mitte der Stadt erhebt sich der Rocca maggiore mit seiner Burg, die langgezogenen Gassen Assisis mittelalterlich im Ausblick abschließend (Textbild 2). Doch erst die am Ostende der Stadt stockwerksartig sich aufbauenden weniger bekannten beiden Kirchenmassen (Duomo und S. Chiara, Abb. b Tafel 68) geben dem Gesamtstadtbild das künstlerisch Abgeschlossene in der Umrißwirkung. Stadtanfang, -mitt' und -ende durch Baumassen zu betonen, war in diesem Falle das Gegebene. In der dualistischen Gegenüberstellung der Kirchenmassen im Osten und Westen, wie in dem dualistisch-stockwerksartigen Aufbaue der beiden Kirchen des Ostens liegt der erfrischend städtebaukünstlerische Reiz Assisis, unbeschadet der realen in der Befestigungsabsicht liegenden Entstehungsgründe.

Das in der Landschaft lang hingezogene Stadtbild sei noch besonders hervorgehoben durch eine Gegenüberstellung der Textbilder 3 und 4 unter Beigabe der Grundrißskizzen auf Tafel 69 b und c. Auf felsenlosen Hügeln zieht sich das italienische Rothenburg „San Gimignano“ hin als die besterhaltenste mittelalterliche Stadt Toskanas. Der Kern der Altstadt bildet auf der höchsten Kuppe mit seinen Geschlechtertürmen weithin das lotrechte Wahrzeichen der Gegend. Gegen Norden begrenzen die wagrecht gelagerten Baumassen des Augustinerklosters vortrefflich angeschmiegt die Stadt, während das Südende sich in der Landschaft verliert. Wird hier die Landschaft erst durch das Stadtbild zum alles beherrschenden Mittelpunkt der Gegend, so zeigt sich bei Orvieto das Gegenteil. Gegen die wuchtige, wagrecht wirkende Gesamtmasse der Felsenplatte vermögen die zum Teil recht bedeutenden Baumassen der Stadt (Textbild 5) in keiner Weise beherrschend aufzukommen. Die wagrechte Lagerung der Felsenplatte ist hier Wahrzeichen genug für die eindrucksvolle Lage Orvietos in der Landschaft. Sich diesem Gesamteindruck unterzuordnen, gehört zum Begriff der Städtebaukunst. Sehen wir nirgends schematische feste Anhaltspunkte auf italienischem Boden, so zeigt gerade das Eingehen auf das Eigenartige von Landschaft und Natur neue Wege.

Der Charakter italienischer Bergstädte wird nun nicht zuletzt, namentlich nach der malerischen Seite hin, bestimmt durch die mittelalterlichen Mauerlinien in meist vortrefflicher Erhaltung, wie ein Blick auf das Städtchen Marostica (Tafel 69 a*) beweist. Die vielfach vertretene oberflächliche Anschauung in bezug auf die Mauerlinie, nämlich daß der Italiener des Mittelalters sich nicht genau wie der Deutsche angepaßt hätte an das natürlich Gegebene der Höhenkurven, führte zu der Zusammenstellung der drei Stadtgrundrißskizzen Perugia (Abb. a), Siena (Abb. b) und Volterra (Abb. c) der Tafel 70. Wie in der Regel auch auf deutschem Boden sehen wir in Perugia wie in Siena die Altstadt auf höchster Höhe sich abscheiden von den Stadterweiterungen durch Überreste der Befestigung. Die Stadterweiterung wird bestimmt durch die in die Stadt ziehenden Landstraßen. Dabei findet durch Perugia das ästhetische Gesetz der Abscheidung der einzelnen Stadtteile durch schmückende Tore eine als fast klassisch zu bezeichnende Bestätigung. Dem stets Zweifelnden sei der Einzug in Perugia auf der Straße von Assisi empfohlen, und er wird finden, daß von Tor zu Tor das künstlerische Empfinden in überaus anregender Spannung erhalten wird trotz der ziemlichen Geradlinigkeit der Straße selbst. Von welcher Seite immer er sich der Malerstadt der Renaissance nähert, er wird immer angeregt werden durch malerische Torbauten.

Werfen wir nun noch einen vergleichenden Blick auf

*) Das Blatt entstammt der Sammlung Alinaris und wurde gleichzeitig auch wegen der ganz hervorragenden Platzanlage mitgeteilt. Das einen Besuch lohnende Städtchen selbst erreicht man von Vicenza aus in einem Tage.

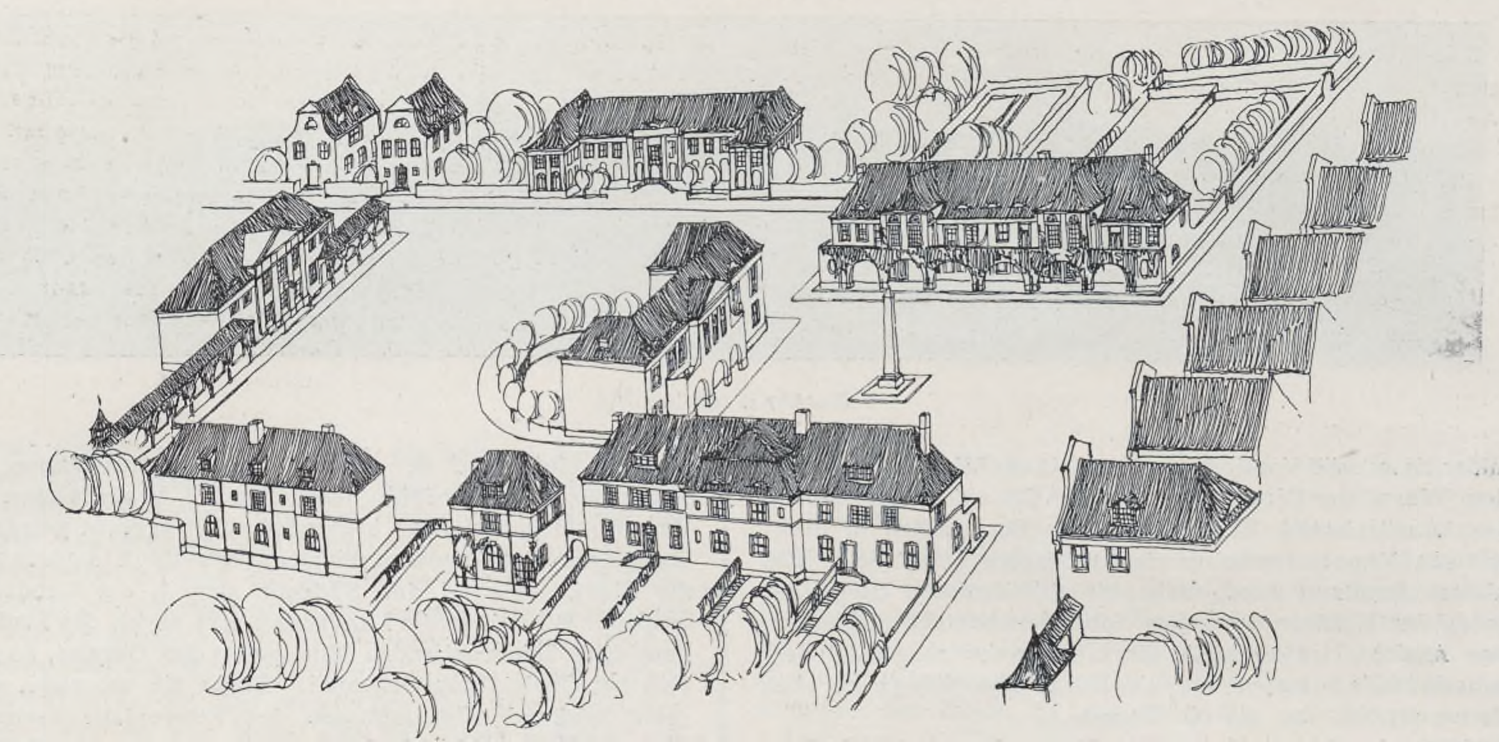


Abb. 6. Aus dem Wettbewerbsentwurfe um eine Marktplatzanlage für die Gartenstadt Carlowitz bei Breslau.

den Verlauf der Mauerlinien und der Höhenkurven, so finden wir bei sämtlichen drei Beispielen Talmulden durch Mauerzüge abgeschieden, was keineswegs als Beweis gegen obige Auffassung betrachtet werden kann, da die altstädtischen Teile durchaus den Höhenkurven folgen. In den Talmulden waren die Wasser liefernden Quellen. Damit sind diese von den Etruskern schon geübten Abweichungen hinreichend erklärt. Wo solche zwingende Gründe nicht vorhanden waren, sehen wir die Mauerlinie den Höhenkurven folgen. Alles übrige erklärt sich durch sich selbst und bedarf nur noch eines Anstoßes, um in der Künstlerphantasie die leeren Zwischenräume mit städtebaulichen Bildern zu füllen in der auf italienischer Grundlage aufgebauten neuzeitlichen Weise deutscher Stadtbaukunst.

MARKTPLATZANLAGE FÜR DIE GARTENSTADT CARLOWITZ BEI BRESLAU.

Von Regierungsbaumeister WILLY HOFFMANN, Berlin. Dazu Tafeln 71 und 72.

Im vergangenen Frühjahr veranstaltete die Eigenheim-Baugesellschaft für Deutschland einen Wettbewerb um eine Marktplatzanlage für ihre in der Entwicklung begriffene Gartenstadt Carlowitz bei Breslau. Die Ansiedelung war in den Vorjahren unter einer feinfühligen architektonischen Leitung entsprechend gediehen, so daß die Gesellschaft sich mit dem folgerichtigen Gedanken vertraut machen mußte, für ihre Siedelungsgenossen auch die notwendigsten Einkaufsgelegenheiten zu beschaffen, was um so dringlicher erschien, als die Verbindung der Siedelung mit Breslau bislang nicht sonderlich günstig zu nennen war. Da für die nächsten Jahre aus verschiedenen Gründen eine schnellere Entwicklung zu erwarten steht, ergab sich die weitere Notwendigkeit, den Marktplatz auf Verhältnisse zuzuschneiden, welche erst das zukünftige Wachstum zeitigen mußte.

In den Wettbewerbsunterlagen waren daher in erster Linie acht Ladenbauten verlangt, welche in zweigeschossigen Reihenhäusern so untergebracht werden sollten, daß über ihnen noch je eine kleine vermietbare Wohnung Platz finden konnte. Weil nun voraussichtlich in der ersten Zeit für acht Läden keine ausreichenden Absatzmöglichkeiten finden dürften, bestimmten die Wettbewerbsbedingungen, daß zunächst nur vier Läden auszubauen seien, die vier anderen Reihenhäuser dagegen so anzulegen wären, daß die Läden ohne Schwierigkeit später ausgebrochen werden könnten.

Weiterhin sollte die Marktplatzanlage als Mittelpunkt des Ortes aufweisen eine selbständige Bäckerei, ein Gasthaus, dessen Zuschnitt die Abhaltung von Festlichkeiten gestatten sollte, einen anschließenden Biergarten, ein Schulgebäude und ein Gemeindehaus. Das Programm umfaßte somit, wenn man von der Anlage eines Postamtes absieht, alles, was eine kleine Gemeinde zur Erfüllung ihrer Lebens- und Verwaltungsnotwendigkeiten braucht.

Im Lageplan war als in Frage kommendes Gelände die Mitte eines großen dreieckigen Blockes bezeichnet, dessen Aufteilung in Bauplätze von ungefähr 600 bis 1000 qm Grundfläche die Anlage verschiedener Straßen notwendig machte. Der Platz selbst sollte eine Größe von rund 9000 qm erhalten.

Um dem vorliegenden, mit dem I. Preis bei diesem Wettbewerb ausgezeichneten Entwurf in seiner Anlage nachgehen zu können, verlohnt es sich, kurz auf die Entstehung der ersten Besiedelungen der Deutschen in der slawischen Ostmark einzugehen.

Wer in alten Stadtplänen zu lesen versteht, dem wird

die Entstehung solcher Anlagen und ihre Entwicklung in allgemeinen Zügen kenntlich werden, so sichtbar haben Land, Leute und geschichtliche Ereignisse ihre Berücksichtigung gefunden. Im Osten lagen nun die Verhältnisse so, daß für Städtegründungen meist Ebenen bevorzugt wurden; außerdem bestand wohl immer die Notwendigkeit, in möglichst kurzer Frist die Siedelung den zugewanderten Deutschen zur Verfügung zu stellen. Was lag daher näher, als regelmäßige Anlagen zu schaffen, da Geländeschwierigkeiten nicht zu überwinden waren und die rechteckig geschnittenen Baublöcke die bequemsten Grundstücke ergaben? Mehrere inmitten des Ortes liegende Baublöcke blieben unbebaut und bildeten den Marktplatz, auf dem, allseitig frei stehend, das Rathaus errichtet wurde. Man muß es für höchst bewundernswert halten, wie die Deutschen dieser Zeit ohne Zaudern die Folgerungen aus den neuen Bedingungen zu ziehen verstanden. Der alten erdentwachsenen Stadtanlagen, aus denen die Siedler kamen, des anheimelnden Gewirrs von Straßen und Gassen, das ihnen sicher vertraut geworden war, scheinen sie kaum noch gedacht zu haben, so sehr sagte ihnen ihr richtiges Gefühl und praktische Begabung, daß hier unter den neuen Verhältnissen die ihnen bisher geläufige Art der Stadtwerdung nicht am Platze war. Und so sind denn die deutschen Siedelungen in der Ostmark entstanden, als regelmäßige Anlagen mit rechtwinkligen Plätzen und meist geraden Straßen, nur in geringfügigen Teilen ihrer Anlage an das verlassene väterliche Erbe erinnernd.

In dem erwähnten Wettbewerb lagen nun die Verhältnisse durchaus ähnlich; auf einer ebenen Fläche sollte durch den Zwang wirtschaftlicher Notwendigkeit auf einmal eine Marktplatzanlage erstehen, es war daher fast selbstverständlich, es auch ähnlich zu machen. Jedes nach Willkür aussehende, romantisch anklingende Element hatte dabei zum Vorteil einer klar und übersichtlich sich gestaltenden Anlage auszuscheiden. Eine Schwierigkeit war allerdings zu überwinden, die darin lag, die Geschlossenheit des Platzes nicht nur zu wahren, sondern sie auch in einwandfreie Verbindung mit der offenen Bauweise der Gartenstadt zu bringen. Ließ es sich einerseits nicht ermöglichen, den Platz von 9000 qm Grundfläche mit den verlangten Gebäuden geschlossen zu umstellen, so konnte der intime Charakter des Platzes darunter leiden; wurde andererseits der Platz dicht umstellt, lief man Gefahr, ein zu massiges Gefüge im Innern der Gärten zu entwickeln. Diese Schwierigkeit ist dadurch beseitigt worden, daß der Platz eine Form erhielt, die durch das Gemeindehaus in zwei ungleiche Teile zerlegt werden konnte. Damit wurde erstmalig erreicht, daß die allzu geräumige Fläche des Gesamtplatzes den niedrigen Bauten nicht mehr gefährlich werden konnte; dann aber ließ sich der kleinere Teil, der den geschäftlichen Mittelpunkt des Ortes bilden sollte, geschlossen umbauen, während der größere Teil einen guten Übergang in die lockere Bauweise der Ansiedelung abzugeben versprach.

An dem kleineren Platzteil liegen die Reihenhäuser mit den Läden; vier Stück davon — eine Seite bildend — sind ausgebaut gedacht, während die gegenüberliegenden Häuser noch in beiden Geschossen Wohnungen enthalten. Den Häusern sind Laubengänge vorgelagert worden, eine im Osten öfter anzutreffende Ausstattung der Plätze. Obwohl bei solchen Anlagen zweifellos mit einer Verdunkelung der Ladenräumlichkeiten gerechnet werden muß, wurde dieser eine nachteilig wirkende Grund nicht für so schwerwiegend erachtet, um dieses der Überlieferung entsprechende, architektonisch außerordentlich wirksame Motiv auszuschalten, da die Verdunkelung bei den vier Eckhäusern durch Seitenbelichtung der Läden aufgehoben und bei den Mittelhäusern durch lichtdurchlässige Abdeckung des Ganges gemildert werden kann. Dagegen vermögen sich die Gänge zur öffentlichen Ausstellung von Waren sehr brauchbar zu erweisen, während die durchlaufende Terrassenanlage durch Blumenschmuck das ihrige dazu beitragen wird, den Charakter der Gartenstadt auch in die Geschlossenheit dieses Platzes zu bringen.

An dem größeren Teil des Platzes fanden die Bäckerei mit Sommergarten, das Gasthaus, die Schule und ein Postamt Unterkunft. Am Biergarten des Gasthauses konnte das Laubenmotiv wieder praktische Verwendung bei den bedeckten Hallen für den Aufenthalt im Freien finden.

Die Architektur hält sich programmäßig in schlichten Formen.

VOM SCHNITT DER BÄUME UND STRÄUCHER IN LANDSCHAFTLICHEN GARTENANLAGEN.

Von EMIL GIENAPP, Hamburg.

Als grundwertige Voraussetzung für das naturwahre und organisch gesunde Wachstum aller Bäume und Sträucher ist ein fachgemäßer, sowie zeitlich richtig angewandter und technisch zweckdienlich durchgeführter Schnitt unerläßlich, soll eine normale Lebensdauer und während dieser Zeit der typische, natürliche Wachstumscharakter erreicht werden. Diesem untrennbaren Umstande zur Erzielung und Erhaltung naturwahrer Baumschönheit wird aber leider nicht immer die Beachtung zuteil, wie eine solche im Sinne der landschaftlichen Gartenkunst und naturschönen Gartengestaltung unbedingt erforderlich ist, will man das städtische Straßenbild landschaftlich wirkungsvoll und künstlerisch dekorativ gestalten und augenfällig herausbringen. Denn nicht nur das beruflich und künstlerisch geschulte, sondern auch das weniger verwöhnte Auge des naturwandernden Landschaftsfreundes wird beim Anblicke unschöner und naturwidrig geformter Laubholzbäume und -sträucher ebenso verletzt, wie das ganze landschaftliche Städtebild in seiner Schönheitswirkung mehr oder weniger darunter zu leiden hat, da dieses vor allem von der Gestaltungsgliederung und Unterhaltungspflege seiner gärtnerischen Pflanzungen abhängig ist. Nebensächlich bleibt dabei der Umstand, ob hierbei einfache Laubholzgruppen, landschaftliche Einzelbäume oder der Zahl nach bestimmte oder zwang- und zahllos angeordnete Gesellschaftsgruppierungen ein und derselben Laubholzart in Frage

kommen, weil dem Grunde nach durch den Gehölzschnitt der naturwahre und organisch bedingte Charakter jeder einzelnen Gehölzarten gehegt und gepflegt und dekorativ wirkend verbessert werden soll. Denn nur so ist dem Natur- und Landschaftsfreunde Gelegenheit gegeben, einmal die abweichenden Merkmale zierlicher und farbenschöner Belaubungen, andermal die eigenartigen Formen und Farben der Blumen oder schließlich die Verbindung beider an reizvoller Bezweigung und eigentümlichem Wuchse nach eigenem Dafürhalten pflanzensportlich zu bewerten. Aus diesem Grunde durfte es sich denn auch sowohl zum Vorteil eines jeden Pflanzenfreundes als auch in dem aller gärtnerischer und städtischer Verwaltungen empfehlen, diesem — namentlich für von Natur landschaftsarmen Industriestädten — wichtigen Gegenstande städtischer Verschönerungspraxis besondere Aufmerksamkeit zu schenken und hierüber an dieser Stelle einige erprobte und praktisch brauchbare Ratschläge zu geben. —

Als ein Gebot der Selbstverständlichkeit muß hierfür zunächst gefordert werden, daß beim Gehölzschnitt über die Art und Form, sowie über die Wachstums- und Lebensbedingungen der verschiedenen Baum- und Straucharten völlige Klarheit besteht, und daß die ausführende Person über das natürliche Vorkommen und den typischen Aufbau-, Belaubungs- und Blütencharakter genau unterrichtet ist, also mit anderen Worten: daß sie umfassende und eingehende Gehölzkenntnisse besitzt und über ein allgemeines praktisches und gärtnerisches Wissen verfügt, um je nach Sachlage und vorkommenden Verhältnissen die richtige Schnittechnik einer bestimmten Baumart wählen zu können. Aber gerade hierin tritt häufig die beschämende Tatsache hervor, daß selbst viele Landschaftsgärtner den Gehölzschnitt als beruflich nebensächlich betrachten und die Laienwelt ihn vielfach sowohl gärtnerisch als auch für die gedeihliche Entwicklung des Baumwuchses für bedeutunglos ansieht. Es wird eben geschnitten, wo es nach dem Vorhandensein mehr oder weniger kraftvoller Triebgliederung für wünschenswert und gutdünklich erscheint, ohne Rücksicht darauf, ob durch das Beschneiden das organische Gedeihen gefährdet oder gefördert wird, so daß späterhin beim Wiederbeginn der Triebbildung Entwicklungs- und Wachstumsbilder in die Erscheinung treten, die nichts weiter als pflanzliche Verstümmelungs- und landschaftliche Zerrbilder darstellen. Den Beweis dieser Behauptung erbringen Hunderte von Baum- und Gehölzpflanzungen, denen wir in den städtischen Straßenbildern auf unseren Spaziergängen als jammervolle Gestaltungsgliederungen begegnen. Hier sind Blütensträucher ohne Rücksicht auf ihren Daseins- und Pflanzungszweck und ohne Beachtung der besonderen durch Theorie und Praxis festgelegten Schnittregeln des für die alljährliche Blüte notwendigen Jungholzes beraubt worden, so daß sie gleich Hecken ausschauen und von Natur wegen außerstande sind, sich mit Blüten zu schmücken; dort ist eine typische Gestaltungsform malerischen Wuchses zu einer strengen Zwangsform zurückgeschnitten und Unterschiede zwischen stark und schwach wachsende Laubhölzer sind augenscheinlich nirgends der Beachtung wert gehalten; ob ein Gehölz früh oder spät blüht, die Blumenbildung sich unmittelbar am alten Holze oder an krautartigen Jungtrieben vollzieht, ist mit ebensolcher Gleichgültigkeit vernachlässigt als die Frage erwogen, ob es hauptsächlich der zierenden Blumen oder der malerischen Belaubung wegen angepflanzt wurde. Alle diese nebenwirkenden Rücksichten sind von vorwiegender Bedeutung, sollen im Rahmen naturwahrer und landschaftlicher Gartenkunst jene Pflanzungsbilder geschaffen werden, wie sie Schönheitssinn und feinsinnige Vereinigung von Kunst und Natur in eigenartigen Gestaltungsformen als Voraussetzung ästhetischer und harmonischer Landschaftswirkung dem Grunde nach gebieten. — Hiernach wird es sich also aus praktischen Gründen empfehlen, beim Gehölzschnitt zwischen jüngeren und älteren Gehölzpflanzungen und jungen und alten Exemplaren der verschiedenen Gehölzarten zu unterscheiden. Auch kommt es besonders darauf an, festzustellen, daß die in Frage kommenden Gruppierungen auch entsprechend ihrem Charakter vereinigt sind, und nicht niedrige und hoch wachsende Gehölze wahllos als Mittel- oder Berandungspflanzen angeordnet werden. Sind pflanzungstechnische Mängel dieser Art vorhanden, so ist es unerläßlich, vor Inangriffnahme der Schneidearbeiten entsprechende Pflanzungsänderungen vorzunehmen, da es ohne diese schlechterdings unmöglich sein wird, die natürliche Gestaltungsgliederung bestimmter Gehölze wirksam zur Anschauung zu bringen und in guten Verhältnissen und schönen Gruppen herauszubilden. Die hierbei angewandte Mühe und Arbeit darf man sich nicht verdrießen lassen, da anders ein späterer Erfolg überhaupt unmöglich ist.

Nehmen wir also einmal beispielsweise an, es handelt sich beim Gehölzschnitt um eine soeben fertiggestellte und mit Laubhölzern jüngeren Alters bepflanzte Anlage, so werden alle Gehölze ohne Rücksicht auf ihre strauch- oder baumartige Formgebung nur insofern beschnitten, als alle schwächlichen, zu dicht stehenden oder aus dem bedingten Aufbau heraustretenden und demzufolge diesen beeinträchtigenden Zweige kurzerhand bis auf den Astring entfernt werden. Die hiernach noch vorhandenen Zweige bleiben vom Schnitt unberührt und dürfen auch in ihren Spitzen nicht gekürzt werden, wie dieses leider vielfach mit Vorliebe bei Ziersträuchern unvernünftigerweise vorgenommen wird, die dadurch nicht allein ihren eleganten und organisch zwanglosen Wuchs, sondern in gleichem Maße auch ihre Blühfähigkeit verlieren. Erst im Jahre nach der Pflanzung, wenn die Gehölze genügend eingewurzelt sind, kommt zur Erzielung einer kräftigen Triebbildung der normale Schnitt zur Ausführung. Gebraucht man hierbei mit Rücksicht darauf, daß alle Blütensträucher bekanntlich ausschließlich an jungem Holze blühen, die Vorsicht, nur etwa die Hälfte des jeweiligen Holzbestandes auf 3—4 Augen zurückzuschneiden, den verbleibenden Rest aber erst im folgenden Jahre grundständig zu entfernen, so bleibt alljährlich ein hübscher Blumenflor gesichert. Werden dagegen die Gehölze in Verbindung mit der Verpflanzung kurz zurückgeschnitten, so würden hiervon vorwiegend die kräftigsten Zweige mit den bestentwickelten Blatt- und Blütenknospen betroffen werden, und hauptsächlich untere und naturgemäß weniger gut ausgebildete Triebgliederungen sitzen bleiben. Aber nur die ersteren bieten die Möglichkeit, die durch die Verpflanzung zwischen Wurzeln und Zweiggliederung eingetretene organische Wachstumsstörung wirkungslos zu machen und mittels der sich am unbeschnittenen Strauche entfaltenden Belaubung fördernd auf das Anwachsen ein-

zuwirken, um dadurch die erwünschte Wechselbeziehung zwischen Wurzeln und oberen Pflanzenteilen herzustellen. Nach diesem Verfahren wird die Neubildung von Wurzeln sehr schnell vonstatten gehen, so daß im Pflanzungsjahre selbst wenigstens eine gute Einwurzelung der verschiedenen Gehölze zu erhoffen ist. Im nächstfolgenden Jahre erfolgt dann der Schnitt wie bei älteren Sträuchern. Bei allen Blütensträuchern gilt hierbei der Grundsatz, das ältere Holz zugunsten jungen Nachwuchses ganz zu entfernen und alle hiernach verschonten Zweige auch nicht in den Spitzen zu beschneiden, um einmal der betreffenden Gehölzart ihren naturwüchsigen Charakter zu belassen und andererseits die Blütenbildung nicht zu beeinträchtigen, die natur- und erfahrungsgemäß sich gerade an den Spitzen am reichlichsten entfaltet. Ferner ist zu unterscheiden, zwischen sogenannten „laublosen“ und solchen Blütenträgern, die entgegen diesen ihre Blumen nicht unmittelbar am jährigen Holze, sondern erst an jung sprießenden Zweigen hervorbringen. Zu den ersteren gehören die vielen verschiedenen Arten und Formen der Forsythien, Cydonien, Prunus, Daphne, Ribes usw.; zu den letzteren alle Deutzien, Spiräen, Weigelen, Cornus, Pirus, Cerasus und viele andere mehr. Entgegen der allgemeinen Praxis, den Gehölzschnitt während der natürlichen Vegetationsruhe vorzunehmen, sind die „laublosen“ Blütensträucher unmittelbar nach der Blüte zu beschneiden, damit sie genügend Holz für den nächstjährigen Flor nachtreiben können. Solche Laubhölzer, dagegen, die namentlich wegen ihrer besonderen Belaubungsform und -farbe in der Anpflanzung bevorzugt wurden, werden mit Rücksicht darauf geschnitten, daß sie immer ihr natürliches und dekoratives Aussehen behalten, daß alle alte Holzbildungen möglichst entfernt werden und die Aufbauform allezeit ein kraftvolles Wachstum zeigt. Man unterlasse es auch hier, jedem Zweiglein mit Schere und Messer auf den Leib zu rücken und bald hier, bald dort in seiner Länge zu kürzen, sondern verfolge den Grundsatz, Licht und Luft dem inneren Pflanzenbau zu schaffen und demzufolge den einen oder anderen Zweig ganz herauszuschneiden.

Besonderer Aufmerksamkeit bezüglich des Schnittes bedürfen Einzelstandbäume und solche Sträucher, die in ihren abweichenden Formgebungen schlank aufrecht wachsender, pyramidaler oder hängender Gestaltung eine besondere Dekorationspflicht im Landschaftsbilde zu erfüllen haben. Bei diesen gilt zunächst die Voraussetzung, daß infolge des Schnittes das natürliche Wachstum und die naturgemäße Gestaltungsgliederung nicht aus der bedingten Form und Eigenart heraustreten und selbst auch im entlaubten Zustande augenfällig und naturwahr in die Erscheinung treten. Am einfachsten bildet sich die zwanglose Hängeform (Buchen, Birken, Weiden, Pirus usw.), und ist es zu Erhaltung ihrer malerischen Gestaltung nur erforderlich, alle etwa aufkommenden Störenfriede in der Bezweigung rechtzeitig zu entfernen. Pyramidenbäumen (Eichen, Buchen, Pappeln, Ulmen usw.) muß unter allen Umständen der Gipfeltrieb erhalten bleiben, und streng gezogene Trauerbäume dürfen diese notwendige Landschaftsform ebensowenig verlieren, als alle sonstigen Gestaltungsgliederungen aus ihrer Eigenart heraustreten dürfen. Wird diese durch irgendeinen Umstand in ihrer Wirkung beeinträchtigt, so verliert sie sehr bald den ursprünglich gewollten Verwendungszweck und wird schließlich für die szenische Motivierung dieses oder jenen Landschaftsbildes völlig wertlos. Dem Grunde nach wird die Ausführung des Schnittes vorbenannter Gehölzformen danach unterschieden, ob dieselben lang- oder kurztriebigen, schnell oder langsam wachsenden Charakters sind, wodurch dann die Technik des Schnittes ohne weiteres gegeben ist, da sich bekanntlich der Trieb um so stärker entwickelt, je kürzer geschnitten wurde, und sich um so schwächer ausbildet, je weniger er von seinen älteren Gliederungen verliert.

Eine besondere Praxis erfordert die Ausführung des Schnittes bei älteren und alten Gehölzpflanzungen, wobei namentlich größere Gehölzgruppierungen und alleenartige Pflanzungen in Betracht kommen. Wenn hierbei auch manche der vorstehenden Ausführungen praktische Anwendung finden kann, so wird es sich in den meisten Fällen besonders darum handeln, für ihre Zwecke zu umfangreich gewordene Laubhölzer in die bedingten und erwünschten Grenzen zurückzubringen und im Wuchse schwächlich gewordene durch einen kräftigen Rückschnitt zu kräftigerer Triebbildung anzuregen, d. h. also, organisch zu verjüngen und mit jungem Holze bewachsen zu lassen. Bei Alleen und frei stehenden Landschaftsbäumen muß diese Arbeit natürlich mit der denkbar größten Vorsicht ausgeführt werden, da sie sonst wegen der Bruchgefahr für den öffentlichen Verkehr störend und für den Vorbeigehenden durch Herabstürzen von Ästen sehr gefährlich werden können, auch die stehen bleibenden Äste leicht Schaden nehmen können. Aus diesem Grunde müssen die zum Schneiden bestimmten Äste zunächst bis zur Hälfte von unten eingesägt werden, um ein Abspalten zu verhüten, und die Schnittfläche muß so dicht am Stamme liegen, daß das Zurückbleiben von sogenannten „Stümpfen“ ausgeschlossen ist, da diese späterhin eintrocknen und dadurch für den ungehinderten Saftumlauf sehr gefährlich werden würden. Die Schnittflächen sind sauber zu glätten und mit Holzteer zu bestreichen. Vor allem ist aber darauf zu sehen, daß die Gestaltungsform des Baumes nach dem Schnitte eine gefällige bleibt und für den späteren Wiederaufbau der Krone eine brauchbare Grundlage bildet. Die Schnittlängen der einzelnen Äste dürfen also nicht von gleicher Länge sein, sondern müssen verschieden lang heruntergenommen werden und ein gutes Verhältnis zur natürlichen Aufbaugestaltung aufweisen. In den Ästen über 15—20 cm starke Eichen, Eschen und Platanen zeigen im Schnitte bereits eine Empfindlichkeit, dagegen sind Linden, Ulmen, Weiden, Pappeln, Ahorn und Akazien in solchen Stärken ohne Gefahr zu schneiden. Für die Neubildung der Krone ist es dann erforderlich, den aufkommenden jungen Holzbestand rechtzeitig zu lichten und hierbei besonders alle schwächlichen Zweige zugunsten der stärkeren auszuscheiden, sowie immer die Rücksicht im Auge zu behalten, daß sich aus der Stellung der einzelnen Zweiggliederung eine naturgestaltete Krone oder sonstige typische Aufbauform im Laufe der Jahre entwickeln kann. — Schließlich kann ein gründlicher Rückschnitt bei Gehölzen auch dadurch bedingt werden, daß die Triebkraft geschwächt und augenscheinlich eine organische Auffrischung der Säfte vonnöten ist. In diesem Falle muß mit dem Schnitte eine kräftige Düngung verbunden werden, die in ihrer wachstumsfördernden Vereinigung bald die erhoffte Wirkung erzielen werden. — Was dann endlich die zeitliche Ausführung des Gehölzschnittes anbetrifft, so gilt hierfür dem Grunde nach die Regel, daß er naturgemäß während der winter-

lichen Ruhezeit, und zwar am besten vom Herbste während frostfreier Wintertage bis zum Februar hinein, vorgenommen werden kann. Über diese Zeit hinaus zu schneiden, ist nicht empfehlenswert, da dann bereits der Saftumlauf beginnt und die Säfte zunächst in die entfernteren Zweiggliederungen führt, in denen sie bei Vornahme eines späten Schnittes also von zweckloser Wirkung sein würden. Eine Ausnahme ist nur bei allen blattlos blühenden Blütenträgern, sowie allen nicht einwandfreien winterharten Gehölzen zulässig, da es bei diesen bei abnormen Witterungsverhältniseen vorkommen kann, daß ihr Holzbestand mehr oder weniger zurückfriert und beim Herbst- und Winterschnitt Zweige entfernt werden, die gegenüber den belassenen den Winter gefahrloser überstanden haben würden. Bei einem Frühlingsschnitte sind solche unliebsamen Erscheinungen kaum zu befürchten, wenngleich hierdurch auch der Vorteil verloren geht, daß im Herbste beschnittene Pflanzen sich dadurch, daß die frühzeitige Saftzuführung ausschließlich solchen Augen zugute kommt, die den Aufbau des Gehölzes für das kommende Jahr übernehmen sollen, sich früher und kräftiger ausbilden. — Wenn nun durch das vielfach zu beobachtende widernatürliche Beschneiden von Bäumen und Sträuchern trotzdem das eine oder andere Gehölz nicht seine Blühfähigkeit und seine natürliche Aufbauform verliert, so ist dieses nur Zufälligkeiten und glücklichen Umständen zu verdanken, ein Verdienst des Schnittes ist es aber sicher nicht. Denn Naturschönheit kann nur durch Naturwahrheit zur Geltung kommen, und jede organische Zwangsform auf die Pflanzungsmittel muß naturgemäß zur Verunstaltung des Pflanzungsbildes und seines landschaftlichen Ausdruckes führen. Sache des Natur- und Landschaftsfreundes, namentlich aber des beruflichen Landschaftsgärtners muß es also sein, mit allen Kräften dahin zu wirken, daß Baum und Strauch der natürliche Wuchs, die leichte nnd graziöse Bezweigung und dadurch die landschaftlich dekorative und malerische Wirkung erhalten bleibt und deren Aufbau nicht Zerrbildern widernatürlicher Art geopfert wird, die weder zur Verschönerung unserer Gärten zweckdienlich noch im Vorteil des Pflanzenwuchses selbst liegen.

AMERIKANISCHE LITERATUR ÜBER STÄDTEBAU.

Von CORNELIUS GURLITT, Dresden.

King's Views of NEW YORK, American Real Estade Company, New York 1911.

Report of the Housing Commission of the City of LOS ANGELES, Los Angeles 1913.

Revised Building Ordonances of the City of CHICAGO, passed December 5, 1910, with Amendements and Additions up to August 1, 1913. Printed by Order of the City Council Chicago 1913.

Report of the Metropolitan Plan Commission, the Commonwealth of Massachusetts. January 1, 1912, BOSTON 1912.

The Housing Problem of CHICAGO, issued by the Chicago Association of Commerce Committee through its Housing Committee.

Tenement Housing Conditions in Twentieth Ward, CHICAGO, Report of Civics Committee of Chicago Woman's Club, Chicago 1912.

Tenement Conditions in CHICAGO, Report by the Investigating Committee of the City Homes Association. Text by Robert Hanter. Chicago 1901.

Chicago Housing Conditions. V. Soath CHICAGO at the Gates of the Steel Mills by Sophonisba P. Breckinridge and Edith Abbott, Chicago 1911.

Dasselbe. IV. The West Side revisited. Von derselben. Chicago 1911.

Dasselbe. VII. Two Italian Districts, by Grace P. Norton. Chicago 1912.

Ziemlich wahllos sind mir die oben verzeichneten Werke zugegangen, seit ich mit amerikanischem Städtebau mich beschäftige.*) Es kann nicht meine Absicht sein, sie hier im einzelnen zu besprechen. Vielmehr kann nur die allgemeine Tendenz, die sich hier ausspricht, dargelegt werden.

Nur in wenigen zeigt sich die reine Freude an der Großartigkeit der Entwicklung der amerikanischen Städte. Man sieht deutlich, daß diese zu einem kritischen Punkte gelangt sind. Wenn eine Reklameschrift, wie Kings Views of New York in sehr guten Abbildungen uns all das vorführt, was die Weltstadt an Riesenbauten in den letzten Jahrzehnten schuf, wenn sie dazu in kurzen Bemerkungen Höhe, Kosten, Bauanlagen in kurzen rühmenden Angaben schildert, so steht dem gegenüber die große Menge jener Berichte, die Änderungen der Baupolitik der Vereinigten Staaten zum Ziel haben. Da gibt es vor allem sehr lehrreiche Bücher, deren Ziel ist, ein geregeltes Bauwesen für eine Stadt vorzubereiten. Es wird zumeist darauf gesehen, ein Civic Centre zu schaffen, d. h. für die Mitte der Stadt eine großartige Platz- und Straßenanlage zu entwerfen, die mit allen Mitteln der Kunst ausgestattet werden soll. Die Größe ist das Entscheidende unter diesen Kunstmitteln: Straßen von 100 m Breite, eingefaßt von zwölfgeschossigen Häusern, in der Mitte ein riesiges Capitol oder Municipal Building. Selten findet man eine klare Berechnung der Kosten für Grunderwerb, Straßenbau, Bau der öffentlichen Gebäude, noch weniger darüber, wie diese Kosten auf die Schultern der Steuerzahler verteilt werden sollen. Eine sichere Hoffnung auf die Kraft der Zukunft läßt den großartigsten Plan als den willkommensten erscheinen. Die Städtebau-Ausschüsse sparen nicht Vergleiche mit den großen europäischen Städten, um das zu zeigen, worin diese die amerikanischen übertreffen. Der „wohlbekannte Unternehmungsgeist und hohe Bürgerstolz berechtigt zu großen Hoffnungen für die Zukunft der Stadt", heißt es im Bericht für Rochester.

Nicht minder lebhaft ist das Bestreben, die Parke und Grünflächen auszubilden und sie den Volksmassen zugänglich zu machen. Eigene Ausschüsse mit weit reichenden Befugnissen dienen diesem Gedanken.

Was da an Neuanlagen vorgeschlagen wird, verdient die höchste Anerkennung. Architekten und Ingenieure, namentlich aber „Landscape Architects" wie Frederick Law Olmsted, Cass Gilbert, John Nolen, zeigen sich als

*) Inzwischen sind mir in dankenswerter Weise von vielen amerikanischen Städtebauern, Stadtbehörden und Komitees weitere Werke über amerikanischen Städtebau zugegangen, die ich mir vorbehalte, später zu besprechen. Ich bemerke, daß obiger Aufsatz vor Ausbruch des Krieges geschrieben wurde.

Meister ihres Faches, von denen die Städtebauer Deutschlands viel zu lernen haben.

Aber wer die amerikanischen und auch die englischen Fachblätter, wie „The City Architect", „The American City", „Landscape Architecture", „Town Planning Review", „The Survey", „Garden Cities and Town Planning", und die meisten der oben genannten Schriften durchsieht, der freut sich, daß noch andere Fragen die besten Köpfe beschäftigen. Da gibt vor allem Lawrence Veillers „Housing Reform" und James Fords „Some fundamentals of Housing Reform", sowie die Berichte der „National Conferense on Housing" — soweit ich die Literatur kenne — den veränderten Grundton: Mit männlichem Mut decken die Amerikaner selbst die Schäden ihres Wohnwesens, die unerhört schlechten Zustände ihrer Mietshäuser, die entsetzlichen Mißstände infolge Übervölkerung der Wohnviertel ihrer Großstädte, die Unfertigkeit, Unreinlichkeit und Verwahrlosung ihrer Straßen auf, und zwar sehen dabei die klarsten Köpfe nach Deutschland hinüber, um an unseren Baugesetzen, unseren Stadtplänen, unseren Verwaltungsgrundsätzen zu lernen. Es ist für die Deutschen eine Freude, zu sehen, welche Anerkennung von drüben herüberklingt von Männern, die zum großen Teil an Ort und Stelle ihre Studien machten und keineswegs blind sind für deutsche Fehler und Schwächen.

Sie sehen aber auch die außerhalb des Wohnwesens liegenden Fehler. Ein starker Kampf hat gegen die Wolkenkratzer eingesetzt, deren Schönheit man anerkennt, in denen man aber Fehler gegen Grundregeln des Städtebaues erblickt. Wenn man sie in der City auch nicht mehr beseitigen kann, so stellt man doch fest, wie unpraktisch sie sind, indem sie sich gegenseitig Licht und Luft nehmen. In charakteristischer Darstellung wird vorgeführt, wie in einzelnen Straßen New Yorks bis in den 15. Stock am hellsten Tage unmittelbar an den Fenstern künstliches Licht gebrannt werden muß. Und in den politischen Zeitungen liest man bereits das Echo dieser Bestrebungen in derben Flüchen gegen die Geschäftsleute, die den Grund und Boden aufs äußerste ausnutzen und damit verteuern, so daß selbst in zwölfgeschossigen Häusern die Mieten das doppelte und dreifache kosten wie in europäischen Großstädten — obgleich die Wohnungen meist viel schlechter sind.

Die stärksten Hoffnungen setzen die Reformer auf Durchführung einer nach deutschem Muster einzurichtenden Zonenbauordnung, d. h. der Abstufung der Bauweisen und Bodenausnutzung nach dem Rande der Stadt. Ist doch nach dem Baugesetz von Chicago noch möglich, acht Geschoß hohe und höhere Gebäude bei 85—90 % Bodenausnutzung und mit Innenhöfen von mindestens 7,3×10,7 m zu errichten. Wünschenswert wäre, wenn die Baugesetze aller Staaten einmal nach festen Regeln untereinander verglichen und die Ergebnisse praktisch dargestellt würden.

Es sei gestattet, zum Schluß einige Lesefrüchte wiederzugeben, die von der Achtung der Amerikaner für den deutschen Städtebau sprechen.

Frederic C. Howe sagt: Es gab drei große Zeitabschnitte, in denen der Städtebau die Gedanken und Träume des Menschen anregte: Die Zeit der Antonine, in der das römische Volk mit Begeisterung sich der Verschönerung seiner Städte widmete; das Mittelalter in den Städten Italiens, Frankreichs, Deutschlands und der Niederlande, deren Denkmäler die erwachsende Liebe und den Stolz der zu junger Freiheit gelangten Bürger bekundet, und jetzt im 20. Jahrhundert, in dem das deutsche Volk seinen Stolz auf das Vaterland und sein Machtgefühl in Denkmälern von demselben Sinn für Dauer und künstlerischen Glanz errichtet. Hauptstädte, wie Berlin, München, Dresden, und mehr dem Handel dienende Städte, wie Düsseldorf, Frankfurt, Köln, Wiesbaden, Stettin usw., wetteifern miteinander an Schönheit, Ordnung und Zweckmäßigkeit.

Deutschland beruft im Städtebau wie in anderen Fragen seine Sachverständigen. Wo es solche nicht gibt, schafft es sie. Das Planen von Städten ist dort eine Wissenschaft gerade wie der Maschinenbau. Und man behandelt es als solche.

Die deutschen Städte schaffen vom Grund aus und bauen darauf fort. Sie legen einen Kiel aus, wie bei einem Kriegsschiff. Wir Amerikaner kennen die Notwendigkeit eines festen Grundes, wenn wir einen Wolkenkratzer von 40 Stock bauen. Wir kennen aber den Grund nicht, wenn wir eine Stadt bauen.

Die deutschen Städte denken ebensosehr an Morgen, als an Heute, an die kommenden Geschlechter ebenso als an die heutigen. Deutschland allein erblickt in den Städten Mittelpunkte der zukünftigen Zivilisation und Deutschland allein baut seine Städte so, daß sie dem Glück, der Gesundheit, dem Wohlbefinden des Volkes dienstbar werden.

(Report of the Metropolitan Plan Commission. The Commonwealth of Massachusetts. Boston 1912.)

Frank Backus Willians, ein Fachmann, den die New Yorker Stadtverwaltung zum Studium deutschen Städtewesens herüberschickte, sagt: Deutschland ist in hervorragendster Weise das Land exakter Wissenschaft in ihrer Anwendung auf den Gebrauch und Nutzen. Dies ist die Folge des plötzlichen Aufsteigens zu der leitenden Stellung in Handel und Industrie, die es stets unter den Völkern der Welt einnimmt. Es hat erkannt, daß der Zonenbau der einzige Weg ist, der zur Gesundung des Wohnwesens führt, daß nur durch diesen und durch die Bauordnung den Bauten Luft, Sonne, Licht in nötigem Umfang zugebracht werden kann.

(Report of the Heights of Building Commission of New York City.)

Deutschland hat mehr Erfahrung als irgendein anderes Land in der Regelung von Höhe, Lage und Eigenschaft seiner städtischen Bauten. Das Studium der deutschen Verhältnisse kann auch für Amerika von Nutzen sein. Schon vor vielen Jahren begann Deutschland durch Gesetze und Verordnungen das Bauwesen zu regeln . . . Daher sind die Lebensbedingungen in den deutschen Städten bessere geworden als die in gleich großen amerikanischen. Da sind große Grünflächen, viele Bäume und alle Häuser haben Sonne und Luft . . . Die Arbeiterviertel sind besser als ähnliche in Amerika.

(The New York Times, 21. September 1913.)

Robert Hunter sagt: Die deutschen Städte haben das meiste zur Gesundung des Wohnungswesens durch Anlage von Grünflächen getan.

(Report by the investigating committee of the City Homes Association. Chicago 1901.)

NEUE BÜCHER.

Besprochen von THEODOR GOECKE, Berlin.

Otto Wagner. Eine Monographie von Joseph August Lux. Mit 120 Abbildungen. Delphinverlag, München.

Ein Buch in Quartformat von 168 Druckseiten mit 81 Lichtdrucktafeln in vornehmer Ausstattung, dessen Einteilung insofern nicht glücklich gewählt erscheint, als sie den Verfasser zu häufigen, den Fluß der Darstellung hemmenden Wiederholungen verführt hat. Leider hat sich der Verfasser auch nicht von allzu Persönlichem in der Bekämpfung von Wagners Gegnern frei gehalten und in der Hitze des Gefechts nur zu oft im Ausdruck vergriffen. Mit der Verkleinerung der Gegner wächst nicht ein Großer. Und ein Großer ist Otto Wagner doch!

Das Versöhnliche in dem Buche ist eine immer wieder durchdringende Wärme der eigenen Überzeugung von der Bedeutung Wagners für die Kunst und der Eifer, auch kühler Denkende an dieser Wärme zur Begeisterung zu entflammen. Gewiß, das 13jährige Ringen des Meisters um den Bau des Stadtmuseums ist ergreifend. Wie die Schilderung des letzten entscheidenden Wettbewerbes von Professor Dr. Eisler in No. 9 unserer Zeitschrift jedem Unbefangenen dargetan hat, war Wagners Entwurf der weitaus reifste; man muß wohl Wiener sein, um zu begreifen, warum er nicht zur Ausführung gewählt wurde. Doch hat gerade der Verlauf dieses langen Kampfes uns die Stärke des Meisters enthüllt, dessen Kunst zwar im Wiener Boden wurzelt, sich aber in alle Welt verzweigt in dem Streben, der modernen Großstadt zu einem künstlerischen Ausdruck zu verhelfen. Otto Wagner ist Städtebaukünstler im großen Stile, der nicht nur das zufällig in Aussicht stehende Bauwerk sieht, der die Umgebung, den Straßen- und Platzraum, das Stadtbild mit umfaßt, ohne Preisgabe der Zweckbestimmung des einzelnen Bauwerks die Massen meistert, die heute den Kern unserer Millionenstädte — in Europa wie in Amerika — bilden. Diese seine Stärke ist zugleich auch seine Schwäche, indem er sich gegen die auf die Gründung von Gartenstädten, auf eine Abflachung der Bauweise mit Einfamilienhäusern gerichteten Bestrebungen ablehnend verhält — unseres Erachtens brauchen wir beides. Doch das erstere erfordert sicherlich die größere Kraft, die höchste, künstlerische Meisterschaft.

Dies dem Leser nahegebracht zu haben, ist das Hauptverdienst des Buches, dessen Studium dem Lehrenden wie dem Lernenden hiermit empfohlen sein möge!

Städtebauliche Studien. Schriften zur Förderung eines besseren Städtebaues und der Kleinwohnungsfürsorge in Städten. Von Dr.-Ing. Emerich Forbáth, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Budapest. Leipzig 1912. Verlag von F. Leineweber.

Eine Sammlung von Aufsätzen, die zum größten Teil bereits im „Pester Lloyd" veröffentlicht worden sind, um in Ungarn und namentlich in seiner Haupt- und Residenzstadt Budapest für eine Reform des Städtebaues zu wirken. Darunter befindet sich auch ein der Städtebau-Ausstellung 1910 in Berlin gewidmeter Aufsatz mit der Nutzanwendung, daß insbesondere Budapest einen neuen Bebauungsplan nebst entsprechender Bauordnung bedürfe unter ausdrücklichem Hinweis auf die dort herrschenden schlimmen Wohnungsverhältnisse. Diesen Hinweis sowohl als auch die Zusammenstellung seiner Aufsätze mit den weiteren über die staatliche und kommunale Kleinwohnungsfürsorge in Budapest sowie in Glasgow und Sheffield zeigt den Verfasser auf der Höhe der Anschauung, daß die Reform des Städtebaues mit dem Kleinwohnungsbau steht und fällt. Der Aufsatz über das Englische Städtebaugesetz vom 3. Dezember 1909 ist den Lesern unserer Zeitschrift schon im Jahrgang 1912 Heft 4 bekannt geworden.

NEU EINGEGANGENE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

I. BERICHTE über die XII. Mitgliederversammlung des Westf. Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens am 11. Oktober 1913 in Münster i. W. und über den XI. Verbandstag des Verbandes der westfälischen Baugenossenschaften am 12. Oktober 1913 in Münster i. W.

II. 11. JAHRESBERICHT des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens. Universitätsbuchdruckerei Johannes Bredt, Münster i. W.

ZWECK UND FORM IM HOCHBAU. Ein Handbuch für Bauleute und Bauschulen. Von Dipl.-Ing. A. Muschter. Teil I. Die Formgestaltung der einfachen Baumassen. Verlag von Seemann & Co., Leipzig.

SUBMISSIONSWESEN UND HANDWERKERNOT. Ein Überblick von Richard Lang, Landesbauinspektor Berlin. Sonderdruck der „Einleitung" zum elften Jahrgange 1914 des „Deutschen Baujahrbuchs" für Veranschlagung und Verdingung. Verlag von J. J. Arnd. Leipzig 1914.

SCHRIFTEN DES BADISCHEN LANDES-WOHNUNGSVEREINS. Heft 6. Kleinwohnungsbauten. Ergebnisse eines Wettbewerbs. Sonderdruck aus der Zeitschrift deutscher Konkurrenzen vereinigt mit Architektur-Konkurrenzen — Verlag von Seemann & Co. in Leipzig. Kommissionsverlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei Karlsruhe i. B. Preis 1,80 Mk.

MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. Nummer 35/36. Juli 1914. Die Mitteilungen erscheinen in zwangloser Folge sechsmal im Jahre. Der Bezugspreis beträgt jährlich 3 Kr. Preis der einzelnen Nummer 50 Heller. Herausgeber und Verlag: Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich. Wien IX, Peregringasse 2.

BAYERISCHE UND PFÄLZISCHE STÄDTE- UND GEMEINDE-ZEITUNG. 4. Jahrgang No. 2. Neustadt (Haardt). Februar 1914. Druck, Verlag und Redaktion: D. Meininger, Neustadt a. d. Hdt. Abonnementspreis bei einmaligem monatlichen Erscheinen 1 Mk. pro Quartal.

GARDEN CITIES. A Paper read before the third National Housing Conference. Held at Cincinnati, Ohio, Dec. 3. 1913. By George E. Hooker — Civic Secretary of the City Club of Chicago. Reprinted from „The Journal of the American Institute of Architects". February 1914.

CHRONIK.

Im „Technischen Gemeindeblatt“ schlägt zur AUSBILDUNG DER STÄDTEBAUER der Professor an der Technischen Hochschule zu Dresden, Ewald Genzmer vor, fertige Diplomingenieure des Hochbau- wie des Bauingenieurwesens in Städtebauseminaren derart fortzubilden, daß sie nach einem Jahre sich einer Prüfung in diesem besondere Befähigung voraussetzenden Sonderfache unterziehen können.

Der Architekt J. V. Eugen Faßbender, k. k. Baurat in Wien, hat in der Fachgruppe für Architektur, Hochbau und Städtebau des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins einen Vortrag über den von ihm verfaßten STADTBAUPLAN FÜR FREIWALDAU SAMT DEM KURORT GRÄFENBERG IN ÖSTERREICHISCH-SCHLESIEN gehalten, der mit dem Plane in No. 24 der Vereinszeitschrift am 12. Juni d. J. veröffentlicht worden ist. Freiwaldau liegt unweit der Grenze von Preußisch-Schlesien in einer Höhe von 441 m über dem Meere an dem Zusammenlaufe von drei flachen Tälern, während der zum Stadtgebiet gehörige Kurort Gräfenberg sich 180 m über die Stadt auf dem Hirschbadkamme erhebt. Dieser eigenartigen Lage des weitverzweigten Bebauungsgebietes ist der sorgsam durchgearbeitete Plan in reizvoller Weise gerecht geworden, so daß sein Studium für ähnliche Fälle auf das wärmste empfohlen werden kann.

Die Erörterungen über die Ratsvorlage wegen Überlassung von Land an den Leipziger Sportklub und drei andere Sportvereine haben die Erinnerung an den Wettbewerb wieder wachgerufen, der vor Jahr und Tag um Entwürfe für die BEBAUUNG DER FRANKFURTER WIESEN ausgetragen worden ist, wie es scheint, leider ohne bisher zu einem greifbaren Erfolge geführt zu haben. Eine Entscheidung in dieser Sache erscheint aber notwendig, bevor dem Antrage, einen Streifen des Palmengartens zur Anlage der Sport- und Spielplätze abzutreten, stattgegeben werden kann, weil dabei die etwaige Verschiebung der Frankfurter Straße eine Rolle spielt.

Für das ARBEITERVIERTEL HAMMERBROOK in Hamburg waren seinerzeit Bebauungspläne aufgestellt, die die Entstehung großer Mißstände im Wohnungswesen begünstigt haben. Durch das Polizeigesetz 1893 ist es damit zwar etwas besser geworden, aber es blieb doch das Sechsstockwerkshaus mit all seinen Übelständen bestehen. Infolgedessen herrscht hier eine größere Bevölkerungsdichtigkeit als in den größten Städten Englands. In dem Häuserblock beim „Volksheim“ wohnen allein mehr als 4000 Menschen, darunter über 1300 Kinder.

Da wurde die Einrichtung des „Volksheims“ eine Notwendigkeit. Das „Volksheim“ will Menschen verschiedener Lebensstellung, insbesondere auch gebildeter bürgerlicher Kreise und Angehörige des Arbeiterstandes, zur Pflege ihrer gemeinsamen gemütlichen und geistigen Bedürfnisse und zu gegenseitiger Hilfsbereitschaft verbinden. Es will den Ausgang bilden für das selbständige persönliche Wirken des freier Gestellten im Sinne einer äußerlich bedingungslosen Nächstenliebe unter Ausschluß aller politischen, konfessionellen und sonstigen Parteibestrebungen.

Wiederholte Unglücksfälle auf der Elbe haben in Magdeburg dazu gedrängt, den Bau einer neuen Strombrücke zu beschleunigen. Mit dem Brückenbau steht die SANIERUNG DER ALTSTADT, soweit davon überhaupt die Rede sein kann, in enger Verbindung. Es liegen für die Strombrücke drei Vorschläge vor. Nach dem ersten würde die neue Brücke dicht neben die alte zu liegen kommen. Die Zufahrt bliebe also im Zuge der Johannisbergstraße. Diese Straße müßte verberitert werden. Dabei wäre der Ankauf von Häusern auf der einen Seite nicht zu umgehen. Um die richtige Höhenlage der Brücke zu erhalten, würde das jetzige Erdgeschoß der übrigen Häuser freilich in Kellerräume umgewandelt werden. — Nach dem zweiten Vorschlage käme die Brücke genau an die Stelle der alten Strombrücke, die vom Alten Brücktor aus nach dem jenseitigen Ufer gerade auf die Zitadelle zu führt. Der Hauptzugang zu dieser Brücke würde beim Bärplatz beginnen. Fortgeführt würde er werden durch die Heilige-Geist-Straße und von da aus quer durch eins der ältesten Stadtviertel nach dem Platze vor dem Wilhelmtheater. Ferner wäre zur völligen Lösung dieses Planes der Ankauf der Zitadelle, über den schon lange Verhandlungen schweben, notwendig. Dieser Ankauf war zwar sowieso vorgesehen, aber dem bisherigen Preise von 4 Millionen Mark, den der Militärfiskus fordert, hat die Stadt bisher die Zustimmung versagt. Nach dem dritten Vorschlage beginnt der neue Brückenzug auf dem Johanniskirchhof, flankiert auf der rechten Seite von der Johanniskirche und auf der linken von dem neuen städtischen Geschäftshause, das auch den neuen Stadtverordnetensitzungssaal in sich bergen soll. Er wird dann weitergeführt über die Kochenhaueruferstraße und über die Werftstraße hinweg durch das Gebäude des neuen Packhofes hindurch auf die Zollbrücke zu. Die Verlegung des Packhofes nach dem Industriegelände war schon in den Entwurf der Kaistraße, an den man bei dieser Gelegenheit wieder erinnert wird, eingeschlossen worden. Für die Benutzung der beiden verbleibenden Flügel würde man passende Verwendung durch Unterbringung des Fleischmarktes und eines Teiles des Wochenmarktes haben; denn bei dieser Ausnützung des Johanniskirchhofes müßten die Märkte dort verschwinden. Vom Breiten Wege aus müßte allerdings ein neuer Zugang nach dem alten Markte oder unmittelbar nach dem Johanniskirchhofe wieder durch einen Teil der Altstadt geschaffen werden. Ein ausreichender Zugang vom Alten Markte aus nach dem Anfang der Brücke würde mit Leichtigkeit herzustellen sein, wenn das Haus an der Hartstraßen-Ecke, das der Stadt bereits gehört, weggenommen und ein Durchbruch der Kolonnaden nach dem Platze hin vorgenommen würde. Eine Verbreiterung des bisherigen Zugangs vom Breiten Wege nach dem Alten Markte ist der ungeheuren Kosten wegen nicht beabsichtigt. Die Stelle, wo die Brücke das bisherige Packhofsgelände, unter Umständen die neue Kaistraße, überschreitet, würde sich ganz vorzüglich für eine Zentralanlegestelle der Dampfer eignen, die von hier aus ungehindert nach Norden und Süden verkehren könnten.

Hat man sich nun endgültig für den Neubau der Strombrücke entschlossen, so wird man auch den Zugang zum Rotenhorn von der Zollbrücke aus in entsprechender Weise verbessern.

DIE DEUTSCHE SIEDELUNGSGENOSSENSCHAFT DIRSCHAU (E. G. m. b. H.) hat bis jetzt im ganzen 62 Rentenstellen errichtet, davon 1 Restgrundstück von rd. 17 Morgen, 2 Rentengüter zu 5 Morgen, 1 Rentengut zu 4 Morgen, 2 Rentengüter zu 3 Morgen, 7 Rentengüter zu 2 Morgen, 4 Rentengüter zu 1 Morgen, 13 Rentengüter zu 3/4 Morgen, 31 Rentengüter zu 1/2 Morgen, 1 Rentengut zu 3/8 Morgen. Die Besitzer gehören folgenden Berufsklassen an: 5 mittlere Eisenbahnbeamte, 1 Königlicher Förster, 1 Landwirt, 15 untere Eisenbahnbeamte, 1 städtischer Unterbeamter, 4 Handwerker, 32 Eisenbahnhilfsbeamte und -arbeiter, 3 landwirtschaftliche Arbeiter. Bei Einrechnung der vom Eisenbahnverein Dirschau E. V. errichteren Rentengutskolonie in der Rimrottstraße, dessen Unternehmen die Genossenschaft fortsetzt, stellen sich die Ziffern wie folgt: Errichtete Besitzungen: 83. Größen: Zu 17 Morgen 1, zu ß Morgen 2, zu 4 Morgen 1, zu 3 Morgen 2, zu 2 Morgen 7, zu 1 Morgen 5, zu 3/4 Morgen 13, zu 1/2 Morgen 51, zu 3/8 Morgen 1. Berufsklassen: 6 mittlere Eisenbahnbeamte, 1 Lehrer, 1 Königlicher Förster, 1 Landwirt, 26 untere Eisenbahnbeamte, 1 städtischer Unterbeamter, 4 Handwerker, 40 Eisenbahnhilfsbeamte und -arbeiter, 3 landwirtschaftliche Arbeiter.

Das Überwiegen der unteren Eisenbahnbediensteten hat seinen Grund lediglich darin, daß diesen Ansiedlern zur Deckung der Restkaufgelder seitens des Eisenbahnfiskus Darlehen zum niedrigen Zinsfuße gewährt werden, während die Beschaffung der Mittel zur Deckung der Restkaufgelder bei anderen erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Insbesondere konnte mit den sich zahlreich meldenden unteren Postbeamten wegen Fehlens von billigen Staatsdarlehen nicht in Verkaufsverhandlungen eingetreten werden.

Die Schaffung einer so großen Zahl von Eigenstellen in der verhältnismäßig recht kurzen Zeit von drei Jahren führt den Beweis, daß in Dirschau ein dringendes Bedürfnis zur Gründung der Ansiedelungen vorlag. Ohne diese Ansiedelungstätigkeit wäre ein sehr großer Mangel an kleinen Wohnungen eingetreten.

Die bis jetzt in Dirschau angesetzten 83 Rentengutsbesitzer konnten bisher, trotzdem erfahrungsgemäß die ersten Jahre die größten Anforderungen an die Besitzer stellen, sämtlich alle Verbindlichkeiten pünktlich erfüllen. Dies ist ein sicherer Beweis dafür, daß das Ansiedelungswerk auf gesunder Grundlage beruht, und daß der durch die Satzungen gestellten Aufgabe, die unteren Klassen wirtschaftlich zu heben und die Volkswohlfahrt zu fördern, in vollem Umfange entsprochen worden ist.

Durch Heranziehung von 32 kapitalkräftigen und kinderreichen Ansiedlerfamilien (darunter 4 Pensionäre) von außerhalb ist die Steuerkraft und auch die Kaufkraft der Dirschauer Bevölkerung nicht unerheblich verstärkt worden.

EIN GENERALBEBAUUNGSPLAN FÜR NÜRNBERG. Die Nürnberger Ortsgruppe des Bundes Deutscher Bodenreformer hat an die städtischen Kollegien folgendes Gesuch gerichtet:

Der Stadtmagistrat Nürnberg wolle im Zusammenwirken mit der Königl. Regierung von Mittelfranken, der Stadtgemeinde Fürth und den sämtlichen angrenzenden Bezirksämtern die Aufstellung eines Generalbebauungsplanes für ein Groß-Nürnberg betreiben, das für ein Gebiet mit mindestens 10 km Radius, vom Marktplatz der Stadt Nürnberg an gerechnet, die Bebauungsweise festlegt. Als Begründung wird angeführt: Die Stadtgemeinde Nürnberg hat bisher in anerkennenswerter Weise dafür Sorge getragen, daß die Bebauung des Stadtgebietes sowohl nach Dichtigkeit als auch nach der Geschoßzahl gegen die Stadtgrenze abnimmt, und darüber gewacht, daß in den angrenzenden Bezirken gleichfalls nach diesen Grundsätzen verfahren wird. Als Erfolge dieses Vorgehens sind zu verzeichnen die landhausmäßige Bebauung einzelner Stadtgebiete (Erlenstegen, Ebensee, Platnersberg, Gartenstadt, Werderau usw.), ferner die Tatsache, daß ein weiteres Steigen der Bodenpreise in diesen Gebieten nicht eingetreten ist.

Da aber das Einflußgebiet der Stadt Nürnber an der Stadtgrenze endigt, die Bevölkerung der Stadt jedoch rasch zunimmt (von 1904 bis 1913 um 34%), erscheint es dringend notwendig, heute schon die Bebauungsart, die Lage der Schienen und Wasserwege, die Industriegebiete usw. festzulegen. Ferner erscheint es dringend notwendig, die durchaus nötigen Baubeschränkungen nach Dichtigkeit und Geschoßzahl schon jetzt festzulegen, solange der Grund und Boden noch im Besitze der ersten Hand ist und nur landwirtschaftlich ausgenützt wird. Dadurch wird eine Schädigung der Grundbesitzer vermieden, die stets dann eintritt, wenn die Spekulation bereits vom Grund und Boden Besitz ergriffen hat.

Bei der Aufstellung dieses Generalbebauungsplanes wäre insbesondere auch die Frage zu prüfen, wieweit sich für Nürnberg die Anlage eines einer Industriestadt so nötigen Wald- und Wiesengürtels ermöglicsen läßt. Anzustreben wäre ferner, daß namentlich der Staat seinen im Osten und Süden angrenzenden Waldbesitz gar nicht oder nur in einer sehr wenig dichten landhausmäßigen Bebauung der Besiedelung zugänglich macht und nur in Erbbaupacht oder in einer ähnlichen Form vergibt, die eine Spekulation vollständig ausschließt. Hand in Hand mit dem Plan müßte die Schaffung von Verkehrswegen nach den Außenbezirken in großzügiger Weise ins Auge gefaßt werden.

Die ganze Angelegenheit erfordert dringend eine tunliche Beschleunigung, wenn nicht die Planung und namentlich die spätere Durchführung überhaupt in Frage gestellt werden soll. Die Schwierigkeiten mit denen zurzeit Groß-Berlin zu kämpfen hat, dürften hierfür eine ernste Warnung sein. Ein derartiger Generalbebauungsplan dürfte sich ganz besonders für einen Wettbewerb eignen, der sich auf das vorhandene bzw. noch zu beschaffende amtliche Material aufzubauen hätte.

DER ZWECKVERBAND VON GROSS-BERLIN. Das mit Schmuckanlagen versehene, hoch gelegene Grundstück in Wannsee unterhalb des Kaiserpavillons ist Privateigentum des Baumeisters Guthmann (Cladow), der es jetzt bebauen will. Nach langen Verhandlungen ist es dem Verbandsdirektor gelungen, für dieses Gelände einen neuen Plan festzusetzen, durch den die Aussicht auf den Wannsee gerettet wird. Ferner stimmte der Verbandsausschuß einem Bebauungsplan für die Ufer des Stolpschen Sees bei Wannsee zu, der die Ufer frei läßt und gleichfalls eine Uferpromenade vorsieht.

Für die Stadt Berlin ist ein Plan von besonderer Wichtigkeit, der die Randbebauung auf dem Gelände der Berliner Städtischen Gasanstalt in Schmargendorf regelt und damit den Fortbestand der Gasanstalt an dieser Stelle sichert. Nachdem die Gemeinde Schmargendorf wiederholt gegen den Betrieb in ihrer Gemarkung Einspruch erhoben hatte, zieht sie jetzt ihre Einsprüche zurück und erhält dafür von der Stadt Berlin ein 10 Morgen großes Gelände für einen Spielplatz.

Der Bebauungsplan für Mariendorf ist nach Entwürfen von Prof. Bruno Möhring aufgestellt und zeichnet sich besonders dadurch aus, daß inmitten des Ortes am Eckernpfuhl, einer Teichlandschaft, ein Volkspark vorgesehen ist. Der Plan wurde im wesentlichen gut geheißen, jedoch wurden für andere Teile des Ortsgebietes die ausgewiesenen Freiflächen als zu gering angesehen. Der Verbandsausschuß beschloß daher, der Gemeinde aufzugeben, in diesen Ortsteilen die Freiflächen zu vergrößern und namentlich die Spielplätze zu vermehren.

Der Fluchtlinienplan für Rudow-Nordwest sieht eine Bebauung mit mittleren und kleinen Mietshäusern vorzugsweise im Gruppenbau vor. Die Häuser sind um große Spielplätze im Innern angelegt. Da das Gelände in unmittelbarer Nähe der vom Zweckverband erworbenen Königsheide liegt, dürfte sich hier ein gutes und gesundes Arbeiterwohnviertel entwickeln. Der Verbandsausschuß stimmte diesem Plane zu.

DIE STADT STOCKHOLM erläßt zur Erlangung von Entwürfen für eine neue große Friedhofsanlage einen allgemeinen Wettbewerb, der erfreulicherweise außer für die Angehörigen der drei skandinavischen Länder auch für Reichsdeutsche offen ist. Dem Preisgericht gehören die namhaftesten Künstler Schwedens an, die sich mit den Fragen der Friedhofsreform eingehend beschäftigt haben, außerdem der städtische Friedhofsdirektor in Stettin, der schon bei Festsetzung der Unterlagen beratend mitgewirkt und das Gelände wie alle übrigen Verhältnisse an Ort und Stelle eingehend studiert hat.

Die Unterlagen sind mit größtmöglichster Klarheit und Verständlichkeit abgefaßt; auch Photographien des Geländes sind beigegeben. Das hügelige Gelände weist einen prächtigen Waldbestand auf, wie wir ihn etwa in der Umgebung von Eberswalde kennen. Da die Verhältnisse im Auslande immerhin etwas anders als bei uns liegen, so hat es Herr Hannig — auch gleichzeitig zur Behebung der Sprachschwierigkeiten — übernommen, weitere Auskünfte über das Ausschreiben zu erteilen.

Die Aufforderung zur Beteiligung wird in einer der nächsten Nummern dieser Zeitschrift erfolgen. Die Unterlagen sind in deutscher Sprache gefaßt.

Eine Vertagung des Ausschreibens bis nach Beendigung des unerwartet hereingebrochenen Krieges war zwar ins Auge gefaßt worden mit Rücksicht auf die Reichsdeutschen, auf deren Beteiligung man besonderen Wert legt. Der großen Dringlichkeit wegen hat sich ein Hinausschieben leider nicht ermöglichen lassen, doch ist der Endtermin für die Einlieferung der Arbeiten auf den 1. April 1915 hinausgeschoben worden.

Ein treuer Freund unserer Zeitschrift, Stadtbaurat Professor ERLWEIN IN DRESDEN, hat auf einer Fahrt mit Liebesgaben, die für unsere Vaterlandsverteidiger in Frankreich bestimmt waren, einen jähen Tod gefunden.

Was Erlwein für die öffentliche Baukunst Dresdens und insbesondere für dessen städtebauliche Ausgestaltung bedeutete, ist unseren Lesern noch in frischer Erinnerung — es braucht nur an die Bereicherung des Stadtbildes durch den Schlachthof im Osten, an den Abschluß des Theaterplatzes durch den Ersatzbau für das Italienische Dörfchen an der Elbe, an seine großzügigen Entwürfe für das Königsufer, an den Neubau der Löwenapotheke mit der die Einmündung der Wilsdruffer Straße in den Altmarkt praktisch verbreiternden und doch für das Auge die bisherige Öffnung nicht wesentlich erweiternden Laubenreihe erinnert zu werden.

Der Tod dieses in den besten Jahren auf der Höhe des Schaffens angelangten Mannes reißt eine empfindliche Lücke in die Reihe bedeutsamer Städtebaukünstler!

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Max Krause, Berlin.

11. Jahrgang 1914 12. Heft



** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

DER NEUBAU DES STADTVIERTELS TABAN IN BUDAPEST.

Von Dr.-Ing. EMERICH FORBÁTH, Budapest.

Das Stadtviertel Taban in Budapest liegt zwischen drei Hügeln, dem Festungshügel im Nordosten, dem Blocksberg im Süden und dem von letzterem nur durch eine geringe Einsenkung getrennten Sonnenberg im Westen (vgl. Textbild 1). Der Festungshügel senkt sich steil zum Talgrund hinab, während die beiden anderen Hügel sanft ansteigen. Die Bebauung umfaßt den Talgrund und die zwei letztgenannten Hügelhänge. Die Höhenlage des Geländes ist durch die in den Lageplan eingetragenen Höhenkoten gekennzeichnet.

Der zwischen den drei Hügeln gelegene Talgrund bildet seiner Lage und natürlichen Bodengestaltung nach einen der wichtigsten Hauptverkehrszüge des rechtsufrigen Teiles der Stadt Budapest. Die Stadt Budapest besteht nämlich aus zwei topographisch ganz verschiedenen Teilen, die durch den Donaustrom voneinander getrennt sind. Das linksufrige Gelände ist eben und umfaßt den großstädtisch dicht bebauten Teil der Hauptstadt mit etwa fünf Sechstel der Gesamtbevölkerung. Auf dem linken Ufer finden auch fast sämtliche Handels- und Industrieunternehmungen ihren Platz. Demgegenüber ist das rechtsuferige Gelände der Stadt ein buntbewegtes Hügelland, das nur in den engen Streifen längs der Donau mit großstädtischen Baublöcken dicht bebaut ist, während der übrige Teil dieses Hügellandes der Bebauung nach offener Bauart vorbehalten ist und mit seinen weitausgedehnten Wäldern den beliebtesten und besuchtesten Sommeraufenthalts- und Ausflugsort der hauptstädtischen Bevölkerung bildet. Der größte Teil des von den dicht bebauten linksufrigen Gebieten nach dem Ofener Hügellande gerichteten Verkehrs geht nun über die Elisabethbrücke und längs des vorgenannten Talgrundes durch den Stadtteil Taban.

Die Besiedelung dieses Stadtteiles stammt aus der Zeit, die unmittelbar auf die Wiedereroberung der von den Türken genommenen Festung folgte, also vom Ende des 17. Jahrhunderts. Das ganze Stadtviertel bewahrte bis zum heutigen Tage seinen ursprünglichen Charakter. Das Straßennetz besteht aus engen winkeligen Gäßchen, die Bebauung aus niedrigen, oft hüttenartigen Häuschen, die in den tiefer gelegenen Teilen des Stadtviertels schon bedeutend unter der seither wiederholt erhöhten Straßenoberfläche liegen.

Der unaufhaltsame Fortschritt der Hauptstadt Budapest ließ diesen zurückgebliebenen Stand der Dinge aus mehrfachen Gründen schon längst als unhaltbar erscheinen. Zunächst liegt dieser Teil der Stadt fast im Mittelpunkt des gesamten Stadtgebietes, so daß die seitherige armselige Bebauung mit dieser bevorzugten Lage in argem Widerspruch steht. Sodann befindet sich dieses Stadtviertel in unmittelbarer

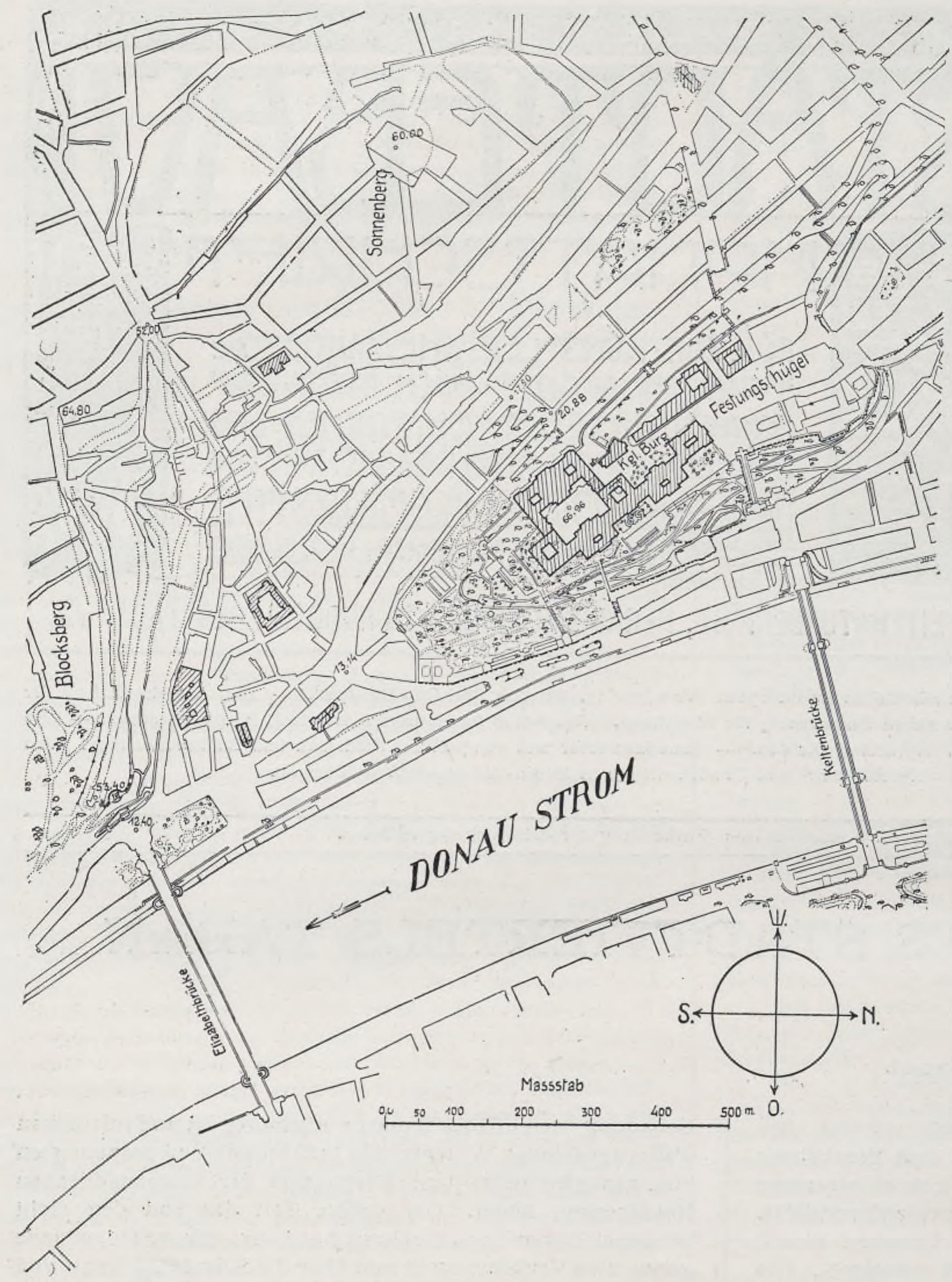


Abb. 1. Die Ofener Seite der Stadt Budapest.

Nachbarschaft der mächtigen ungarischen Königsburg, deren Bedeutung sowohl in städtebaulicher, als auch in gesellschaftlicher Hinsicht eine würdigere Umgebung verlangt, als sie der verwahrloste Stadtteil Taban seither bieten konnte.

Diese Umstände führten dazu, daß seit längerer Zeit an Bebauungsplänen für diesen Stadtteil gearbeitet worden ist. Im Anfang hatten diese Bebauungspläne lediglich die Verbreiterung einiger Hauptstraßen, den Durchbruch einiger Nebengassen und die Beseitigung der schlimmsten Verkehrshindernisse vor Augen. Im allgemeinen sollte jedoch der seitherige Zustand beibehalten werden. Diese geplanten Veränderungen sind im Textbilde mit punktierten Linien angedeutet.

Die Ausarbeitung und Verhandlung dieser Entwürfe zog sich jedoch jahrelang hin, ohne zu einem befriedigenden Ergebnis zu gelangen. Diese langwierigen Verhandlungen ließen in der städtischen Behörde den Entschluß reifen, an Stelle der teilweisen Regelung den viel gründlicheren Vorgang des vollständigen Neubaus zu befolgen. Zu diesem Zwecke wurde beschlossen, sämtliche Grundstücke des Stadtviertels teils freihändig, teils auf dem Enteignungswege für die Stadt zu erwerben, sämtliche Häuser niederzulegen und das Stadtviertel auf Grund eines einheitlichen Bebauungsplanes von Grund auf neuzubauen.

Um den Umfang der hier in Frage kommenden Arbeiten zu veranschaulichen, ist auf Tafel 73 der heutige Zustand dieses Stadtteiles in größerem Maßstabe dargestellt. Der Umfang des in die Regelung einbezogenen bzw. neu zu bebauenden Geländes ist durch eine dicke strichpunktierte Linie kenntlich gemacht. Den Hauptverkehrsweg des Stadtteils bildet die Straße, durch welche die Gleise der elektrischen Bahn führen. Im übrigen sehen wir hier außer einigen freien Plätzen ein unübersichtliches Netz enger, krummer und zum Teil auch sehr steiler Straßen, wobei aus dem Plan ersehen werden kann, daß auch die Grundstückseinteilung in ihrem heutigen Zustand eine zweckmäßige Neubebauung vollständig ausschließt.

Den Bebauungsplan, wie er nach Niederlegung der vorhandenen Baulichkeiten zur Ausführung gelangen soll, zeigt Tafel 74. Die aus dem heutigen Bebauungszustande zu übernehmenden öffentlichen Gebäude sind schraffiert angedeutet. Die Königliche Burg, die Elisabethbrücke, sowie die Lage des Donaustromes erleichtern den Vergleich der Tafeln.

Dem Straßennetz des neuen Bebauungsplanes liegen zwei Hauptverkehrswege zugrunde. Zunächst ist eine 30 m breite Hauptstraße geplant, die den von den linksufrigen Stadtteilen über die Elisabethbrücke kommenden Verkehr durch das neue Stadtviertel nach dem Ofener Hügellande führen soll. Eine zweite schmälere Hauptverkehrsstraße von 18 m Breite führt in Windungen den Hügelhang empor. Wie aus Tafel 74 ersichtlich, soll durch diese beiden Hauptstraßen die elektrische Straßenbahn durchgeführt werden, wodurch der ganze Stadtteil bequemen Anschluß an das gesamte übrige Straßenbahnnetz der Stadt erlangen wird.

An verschiedenen Stellen des neuen Bebauungsplanes sind öffentliche Plätze vorgesehen, die gleichzeitig zum Ausgleich größerer Höhenunterschiede bestimmt sind, wodurch sich Gelegenheit zur Anlage von öffentlichen Parkanlagen in bewegtem Gelände, sowie in Verbindung hiermit auch zur Lösung einiger reizvoller dekorativer Architekturaufgaben bietet. Insbesondere ist eine solche mit Freitreppen

und Säulengängen geschmückte Parkanlage auf dem Platze vorgesehen, der sich gegenüber dem Hange unterhalb der Königlichen Burg die entgegengesetzte Hügellehne empor erstreckt.

Die Bebauung des neuen Stadtviertels ist so gedacht, daß längs der flachgelegenen durchgehenden Hauptstraße im Talgrund geschlossene Bebauung bis zu 25 m Gebäudehöhe vorgesehen ist. Einige Nebengassen sollen ebenfalls noch geschlossene Bebauung, jedoch schon mit niedrigerer Bauhöhe erhalten, während der Teil oberhalb der gewundenen Straße nach der offenen Bauweise bebaut werden soll.

Was die Kosten dieser groß angelegten städtebaulichen Unternehmung anbelangt, so geben hierüber folgende Zahlen Aufschluß. Die Grunderwerbskosten nebst Interkalarzinsen betragen rund 21,6 Millionen Kronen. Die Kosten der neuen Straßenbauten mit Wasserversorgung, Entwässerungsleitungen usw. sind auf 3,4 Millionen Kronen veranschlagt. Der Gesamtkostenaufwand beträgt demnach rund 25 Millionen Kronen. Demgegenüber rechnet die Stadt aus dem Verkauf der Grundstücke auf eine Einnahme von 18 Millionen Kronen, so daß die ungedeckten Kosten der ganzen Unternehmung auf rund 7 Millionen Kronen veranschlagt sind.

Der Erwerb der erforderlichen Grundstücke ist zum größten Teile bereits durchgeführt. Das Enteignungsverfahren für alle Grundstücke, die nicht freihändig erworben werden konnten, ist eingeleitet. Die Bearbeitung der Entwürfe für die neuen Straßenbauten und die hiermit zusammenhängenden Erdarbeiten ist in vollem Gange und dürfte demnächst beendet werden, so daß mit den tatsächlichen Arbeiten für die Ausführung des Entwurfs in kurzer Zeit begonnen werden dürfte.

DIE UNZULÄNGLICHKEIT DER BAUORDNUNGEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER NEUEN BAUORDNUNG FÜR MANNHEIM.

Von FRANZ STEINBRUCKER, Architekt, Berlin-Friedenau.

Schon vor dem Jahre 1899, in welchem für die eingemeindeten Vororte Käfertal, Waldhof und Neckarau eine vorläufige Bauordnung erlassen wurde, begann man in Mannheim mit der Umarbeitung der bis 1901 in Geltung gewesenen Bauordnung. Diese Bauordnung von 1901 erlitt weitere Änderungen in den Jahren 1904, 1906 und 1908 und blieb in Kraft, bis am 1. November 1913 die neue völlig umgestaltete Bauordnung ihre Herrschaft antrat.

Dieser häufige Wandel in den Bestimmungen der Bauordnungen macht sich allgemein unter dem Einfluß der neueren Städtebaubewegung bemerkbar und wird sich zweifellos auch noch weiterhin geltend machen, solange nicht ein umfassendes Städtebaurecht einen einheitlichen wirksamen und klaren Zug in dieses Gewirr verwaltungsrechtlich vielfach bedenklicher Maßnahmen bringt und die an sich unzulänglichen baupolizeilichen Befugnisse durch gesetzliche, dem Schutz des Eigentums entsprechende Bestimmungen ergänzt. Die Erweiterung der Baupolizeibefugnisse durch den Ausbau des Fluchtliniengesetzes zu einem Wohnungsgesetz in Preußen ist wieder nur Stückwerk, das keine ausreichende Rechtsgrundlage bietet, um die Wirkungen einer ungesunden Spekulation mit Wohngelände unschädlich zu machen, dürfte vielmehr zur Verteuerung des Wohnens zugunsten der Spekulation mit Wohnland erheblich beitragen. Wo immer es sich um die Frage einer zweckmäßigen Regelung der städtischen Bauweisen handelt, richtet sie sich sowohl offen als auch verdeckt gegen die Spekulation, als ob die Polizei befugt oder auch nur in der Lage wäre, selbst mit rücksichtsloser Überschreitung ihrer Befugnisse der Spekulation den giftigen Stachel der Vorwegnahme der Grundrente zu nehmen. Die Spekulation wird auch bei weitläufigster Bebauung und anspruchsvollster Bauordnung ebenso ihre Gewinne auf Kosten der Gesamtheit finden, wie bei ungesundester engster Wohnweise der städtischen Bevölkerung, ja fraglos ihre Rechnung noch günstiger finden, je kostspieliger und verschwenderischer die städtischen Wohnverhältnisse im Verwaltungswege verordnet werden. Die mehr oder weniger empfindlichen Unebenheiten im Grundstücksgeschäft, die mit jeder Einführung neuer Maßnahmen stets verbunden sind, bilden nur vorübergehende Hindernisse auf der spekulativen Rennbahn, über welche wohl mancher stürzt, sich mitunter auch einer wirtschaftlich das Genick bricht, was aber im Wettbewerb der Spekulanten untereinander für die anderen eher vorteilhaft als nachteilig wirkt.

Es ist also eine weitverbreitete falsche Vorstellung, daß die Spekulation auf dem polizeilichen Verordnungswege zu bekämpfen sei, und es kann daher auch der Stadt Mannheim nicht zum besonderen Fehler angerechnet werden, wenn auch sie sich von diesem irrigen Gedanken leiten ließ; denn es darf wohl als den Tatsachen entsprechend angenommen werden, wenn der eigentliche Vater der neuen Bauordnung in seinem geschichtlichen Rückblick schreibt:

„Den Anlaß hierzu gab die Erkenntnis, daß die geltenden baupolizeilichen Bestimmungen nicht genügten, die Spekulation mit ihren in sozialer und hygienischer Beziehung bedauerlichen Auswüchsen hintan zu halten.

So war zum Beispiel das als äußerste Grenze der Ausnutzung der Bauplätze angenommene Maß zur Norm geworden und auch in bisher noch unbebauten äußeren Gemarkungsteilen waren Gebäude entstanden, die, was Höhe, Ausnutzung des Bodens, Stockwerkszahl, Zimmergröße, Licht- und Luftzufuhr usw. betrafen, den billigsten Anforderungen einer modernen Wohnungshygiene nicht entsprachen. Ein Mittel, um eine ungesunde Spekulation zu verhindern, erblickte man auch in Mannheim in dem Grundsatz bezirksweiser Abstufung (Zonenbauordnung), wie solche bereits durch die Verhandlungen des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege bekannt geworden und durch Autoritäten auf dem Gebiete der Städtebaukunst und der Wohnungsfürsorge, in Baden durch Oberbaurat Baumeister in Karlsruhe und Oberbürgermeister Beck in Mannheim, als

vorbeugende Maßregel gegen die berührten Mißstände empfohlen worden war."

In dieser Auffassung zeigt sich eine vollkommene Verkennung des Wesens der Spekulation auf Gewinn ohne eigenes Zutun und der Spekulation eines mittellosen Unternehmertums ohne Fachberuf, gegen die sich eigentlich der Kampf doch nur gemeinsam richtet. Das Wesen dieser beiden zu erörtern, erfordert eine besondere Behandlung und Aufmerksamkeit, die im Hinblick auf die Baupolizeifrage schon außerhalb des Sehwinkels dieser Betrachtung liegt.

In Ermangelung anderer Rechtsmittel ist die Praxis verzeihlich. Die Polizei hilft sich eben auch in Mannheim mit den ihr gebotenen Machtmitteln, so ungeeignet sie auch zum Teil sind. So ist mir anderorts wiederholt auf meinen Hinweis als sachverständiger Berater, daß irgendeine aufgenommene Bestimmung im Ortsstatut im Streitfalle unhaltbar sei, erwidert worden: „Ach, wir wollen es erst darauf ankommen lassen." Diese Praxis der Baurechtspflege ist in ihrer Unsicherheit überaus bedenklich, zumal es in der polizeilichen Baurechtspflege keinen Schadensersatz und keine einstweilige Verfügung gegen Sicherheitsleistung gibt, die dem fraglichen Nachteil des öffentlichen Interesses angemessen wäre. Der wirtschaftliche Nachteil einer solchen Praxis kann aber sehr oft geradezu vernichtend sein, wenn auf diesem Wege der werteschaffende Unternehmer, nachdem der schlaue Spekulant den zukünftigen Ertrag des Grundstücks längst vorweggenommen hat, sein Recht in die ungewisse Ferne eines jahrelangen Verwaltungsstreites gerückt sieht. Dies zeigt sich besonders dann, wenn an Stelle einer höheren Baustufe nachträglich eine niedrigere tritt, wie ja auch die ganze Staffel- oder sogenannte Bauklassen-Einteilung der Baugebiete rechtlich wie künstlerisch auf bedenklichen Grundlagen beruht und statt Harmonie in der Raumgestaltung die Eintönigkeit des Schematismus im Gefolge hat. Diese öde Eintönigkeit ist es aber gerade, die unsere Zeit als das äußere Hauptübel der modernen Stadt unangenehm empfindet, das sich auch durch den schönsten Linienschmuck im Bebauungsplan nicht vermeiden läßt, weil das Äußere unserer Städte in der Hauptmasse doch nur ein Abguß der baupolizeilichen Zulässigkeitsform ist, unter dem Druck der Forderungen der Grundstückshändler, die sich bei ihrer Wertbemessung genau nach dem Maß der baulichen Zulässigkeit zu richten wissen. In dieser Beziehung bietet gerade Mannheim ein Musterbeispiel der Einförmigkeit, die trotz des größten Vielerleis an Baustaffeln eben auch nur eine Musterkarte von Einförmigkeiten (abgestuften Schematismus nennt es Th. Goecke) zur Folge haben kann, der vielleicht etwas gemildert wird bei verständiger Anwendung des § 3 der Bauordnung, nach welchem das Bezirksamt im Einzelfalle, „wenn besondere Verhältnisse vorliegen", Ausnahmen bewilligen kann, was aber immer einen Antrag des Unternehmers voraussetzt, der nur selten um der Kunst willen Zeitverlust ertragen will. Ob hierbei ein mehr oder weniger billig denkender Geist herrscht oder die vielfach zu Unrecht verrufene preußisch-bureaukratische Verwaltungspraxis, ist unerheblich. Mit diesem Spannungsparagraphen der Ausnahmebewilligung hat es immer seine mehr oder weniger bedenkliche Bewandtnis, gleichviel ob diese Bestimmung weiter oder enger begrenzt erscheint.

Der § 75 der Bauordnung für die Berliner Vororte läßt Dispense zu, „wenn die Abweichung von den Vorschriften mit dem öffentlichen Interesse nicht unvereinbar ist„, während der § 3 der Mannheimer Bauordnung Ausnahmen nur zuläßt, „soweit sie mit den öffentlichen Interessen vereinbar sind". Die Begriffe Dispens und Ausnahme bedeuten in beiden Bauordnungen das gleiche, während die Berliner Verwaltungspraxis zwischen den beiden Begriffen den feinen Unterschied macht, daß sie unter Ausnahmen bestimmte Abweichungen meint und unter Dispens unbestimmte Befreiungen, welche von Bedingungen abhängig gemacht werden können, eine Unterscheidung, die einer sogenannten Kuhhandelpraxis als Ergänzung der Unzulänglichkeit Vorschub leistet, wonach sie zum Beispiel einen die zulässige Fläche überschreitenden Raum zum dauernden Aufenthalt von Menschen freigeben kann, aber die Bedingung stellt, daß ein an ganz anderer Stelle gelegener Raum denaturiert, also dermaßen zuschanden gerichtet wird, daß eine Benutzung zum dauernden Aufenthalt ausgeschlossen ist, ohne Rücksicht darauf, ob der Raum nach seiner Anlage im Grundriß und seinem Aufbau zum dauernden Aufenthalt geeignet ist.

Diese Denaturierungspraxis der Baupolizei wird vielfach versucht, ohne Rücksicht auf die gesundheitliche Eigenschaft eines Raumes, während sie doch nur bei ungesunden, schlecht zugänglichen oder sonst wie gefährdeten Räumen begründet erscheint. In jedem Fall erweist sich ein solcher Ausnahmevorbehalt als ein Zeugnis der Unzulänglichkeit der polizeilichen Baurechtsverwaltung, wo es sich um die unverkennbare Absicht handelt, mit den Mitteln der Polizei wirtschaftliche Nutzungen zu beschränken. Die wirtschaftliche Nutzung aber unterliegt so lange nicht dem öffentlichen Interesse, als kein wirtschaftliches Gemeinde-, Landes- oder Reichsinteresse geschaffen wird, wodurch eine entsprechende Berücksichtigung ausnahmsweise gewährter Nutzungsvorteile im Wege der Abgabenpflichtigkeit wirtschaftlich ausgleichend gerechtfertigt wird. Dies würde aber in erster Linie eine grundsätzliche Unterscheidung des landwirtschaftlichen und des städtischen Baurechtes bedingen, etwa in der Weise, daß zwischen dem Baurecht für natürliche und künstliche Nutzung des Bodens unterschieden wird. Die natürliche, ländliche Nutzung ist, solange die Erde besteht, als unvergänglich zu betrachten. Die künstliche, städtische Nutzung durch mehrgeschossige Gebäude ist von der Lebensdauer der Gebäude bedingt, weshalb mit den gesteigerten Lebensansprüchen in bezug auf Ordnung, Gesundheit und Sicherheit ein wirksames Gesundungsgesetz für veraltete Stadtteile als ein wichtiger Teil eines umfassenden Städtebaurechtes in Betracht zu ziehen ist, um der neuzeitlichen Erscheinung der Städtewanderung entgegenzuwirken. Eine nach der Nutzfläche im Städtebaurecht bemessene Abgabepflicht hätte ohne weiteres ein wirtschaftliches, öffentliches Interesse im Gefolge, ohne daß dem einzelnen oder der Gemeinde oder sonstigen Körperschaften das Verfügungsrecht beschränkt wird, wie dies die staatliche Polizeiverwaltungspraxis unvermeidlich zur Folge hat. Die Gemeinden müssen es in der Hand haben, die Wohndichtigkeit und die Ausstattung im Ausbau der Straßen, Plätze und Grünanlagen nach der Steuerkraft der Bewohnerschaft, durch die Abgabepflichtigkeit je nach dem Grade der wirtschaftlichen Nutzung ohne Nachteil des allgemeinen öffentlichen Interesses regeln zu können. Denn eine weitläufige Arbeitersiedelung mit allen Annehmlichkeiten, kostspieligen Großstadteinrichtungen, Wasserleitung, Entwässerungsanlagen, Gas, Elektrizität, Schnellbahnen, Sport-, Spiel- und Erholungsanlagen, Schulen, Kirchen und

Ämter, wie dichtbewohnte Städte einrichten zu wollen, wäre mindestens unwirtschaftlich. Was sich an städtebaulichem Komfort eine steuerkräftige, vornehme Landhaussiedelung leisten kann, ist eben für eine unbemittelte Bevölkerung nur bei entsprechend gedrängter Besiedelung wirtschaftlich möglich, andernfalls müßten die Ansprüche an neuzeitlichen Einrichtungen notwendig darunter leiden. Den Armen zu einer kostspieligen Lebensweise durch zuweitgehende wohngesetzliche Verordnungen mit Hilfe polizeilicher Vollzugsgewalt zu zwingen, das könnte nur auf Kosten der Gesamtheit geschehen. Diese Frage zu prüfen ist aber eine Aufgabe, die in das Kapitel Städtebaupolitik gehört.

Eine besondere Vergünstigung genießt mit Recht in den neuen Bauordnungen der Einfamilienhausbau, die Reihenbauweise, durch die Zulassung besonders schmaler Straßen zwischen breiten Vorgärten, um einem etwa eintretenden späteren Bedürfnis der Straßenverbreiterung Rechnung zu tragen, falls dies die fortschreitende Besiedelungsdichtigkeit erfordern sollte. Das öffentliche Interesse verlangt daher eine Regelung der Straßenprofile, je nach deren Belastung durch den Verkehr, was die gesetzliche Feststellung eines Mindestabstandes zwischen den Baufluchten bedingt, während die Straßenfluchtweite nur einer jeweiligen Regelung nach Bedürfnis und Wirtschaftlichkeit bedarf, dessen Erfüllung das Nutzungs- und Eigentumsrecht an dem Vorgartenland nicht im Wege sein darf. Dazu aber bedarf es eben der Regelung des wirtschaftlichen Interesses von Gesetzes wegen, um die unzulänglichen Befugnisse der Polizei nach der wirtschaftlichen Richtung hin zu ergänzen, so daß nicht ungerechterweise der zufällige Anlieger Land verliert und überdies mit den Ausbaukosten unangemessen belastet wird, während ihm auf der anderen Seite durch eine niedrige Bauklasse eine stärkere Nutzung versagt bleiben soll. Das Recht der Aufschließung muß daher den Gemeinden überlassen bleiben, um zuweitgehenden Planungen auf privatem Wege durch Versagung der Siedelungsbefugnis vorzubeugen und damit gleichzeitig eine zersplitterte Entwicklung der Städte nach außen hin zu verhindern.

Ein weiterer schwieriger Punkt in der Unzulänglichkeit des Baupolizeirechts ist die Regelung der offenen, halboffenen und geschlossenen Bauweisen, da eine Verpflichtung zum geschlossenen Bau rechtlich so lange unmöglich ist, solange ein Eigentümer nicht zur Aufteilung eines Geländes gezwungen werden kann. Es kann die geschlossene Bauweise immer nur bedingtermaßen für zulässig erklärt werden, wenn freistehende Brandmauern vermieden werden sollen; Bestimmungen aber, wie sie die Mannheimer Bauordnung enthält, die teilweise das Bauen überhaupt nur gestatten wollen, wenn der Bau an der Nachbargrenze errichtet wird, gleichviel ob im Einzelfall oder allgemein, erscheinen als zu weitgehend unhaltbar, denn sie setzen in jedem Falle eine der Bebauung entsprechende Aufteilung eines Grundstücks voraus. Das aber, was im Städtebau in der Regel als offene Bauweise bezeichnet wird, ist unbedachte Vergeudung der Freifläche bei räumlicher Dürftigkeit. Diese Staub- und Schmutzschlitze, die bei großen Blocktiefen oft nicht erheblich breiter sind als die alten Traufgänge, haben weder eine gesundheitliche, noch eine sonstige Berechtigung; außerdem verteuert diese Bauweise die Wohnung sowohl in der Herstellung als auch in der Benutzung. Bei gleich dichter Bebauung würden die Höfe in geschlossener Bauweise selbst bei kleinen Blöcken, erheblich großräumiger. In der der Bauhöhe angemessenen Großräumigkeit aber, nicht in der Offenheit der Bauweise, die stets mit Weiträumigkeit verwechselt wird, liegt sowohl der wirtschaftliche und gesundheitliche, als auch der künstlerische, und damit überhaupt der kulturelle Vorteil verständiger baupolizeilicher Maßnahmen.*) Je höher die Bebauung, desto größer die Höfe, nicht umgekehrt.

Diese Verkehrtheit findet sich leider zum Teil auch wieder in dieser nach ganz neuen Grundsätzen umgeänderten Bauordnung von Mannheim. Wenn an breiteren Straßen höher als an schmalen gebaut werden kann, dann müssen auch die Höfe entsprechend größer sein. Teilweise ist diese Forderung auch in dieser Bauordnung schon erfüllt, und Mannheim geht hierbei mit gutem Beispiel in dieser Entwicklung voran. Der § 128 (Unterfeld, Wasserbett) unterscheidet in den Ziffern 2 und 3 zwischen der Hofgröße und der Berücksichtigung der Geschoßzahl. Dem teilweise zulässigen dritten Geschoß wird durch die Forderung einer größeren unbebaut zu lassenden Fläche von 60%, statt 55%, die bei zwei Geschossen erforderlich sind, Rechnung getragen. In diesem Gebiet handelt es sich um teilweise geschlossene, teilweise offene Bauweise, an deren Stelle auch Reihenhausbau zulässig ist. Für Eckhäuser ist eine Baudichtigkeit von 70 und 50 bzw. 55% zugelassen. Es handelt sich also auch in diesem Gebiet um eine ziemlich dichte Wohnweise, aus der sich ein erheblicher Grundwert ergibt.

Der häufig auf den Städtebau angewandte Begriff der landhausmäßigen Weiträumigkeit widerspricht geradezu dem Wesen der Stadt. Eine weiträumige Landhaussiedelung ist eben keine Stadthaussiedelung und von einer städtebaulichen Raumkunst kann, wenigstens im Verordnungswege, dabei keine Rede mehr sein, abgesehen vielleicht von der Raumgestaltung durch teilweise Verdichtung der Bauten und durch Bepflanzung der Straßen und Plätze.

Ein natürlicher, den Bedürfnissen der Zweckbestimmung entsprechender Übergang von der Wolkenkratzerbauweise im Stadtkern, wo ein bedeutender Fußgängermassenverkehr und die damit verbundene Erhöhung des Grundwertes zu dieser teueren Bauweise führt, zur Landwohn- und weiterhin zur Garten- und Landwirtschaftsbauweise läßt sich auch durch keine noch so große Zahl von Baustaffeln erzielen, solange das öffentliche wirtschaftliche Interesse keinen dicken rechtlichen Strich zwischen den beiden verschiedenen Wirtschaftsweisen macht, um der ungesunden Spekulation mit der Wertsteigerung des städtischen Nutzgeländes wirksam beizukommen.

Einwandfreie Baupolizeiordnungen sind nur auf der Grundlage eines umfassenden Städtebaurechts, welches das Siedelungs-, Fluchtlinien-, Wohnungs-, Stadterweiterungs-, Gesundungs- und gleichzeitig auch das Heimatsschutzgesetz umfaßt, und zwar in zweckmäßiger Verbindung einer völligen Neuordnung der Abgabepflicht des Grundeigentums entsprechend der tatsächlichen Fläche an künstlichem Nutzboden, denkbar. Der Berücksichtigung der mannigfaltigen örtlichen Eigenarten werden auf diese Weise keinerlei Hindernisse gestellt.

Die baukünstlerische Freiheit aber leidet unleugbar unter dem baupolizeilichen Schematismus als bedauerlichstes Stiefkind unserer bürgerlichen Kultur. Ihre ganze Be-

*) Jedenfalls ist eine engräumige niedrige Bebauung einer weiträumigen hohen gesundheitlich vorzuziehen — siehe „Der Bebauungsplan für Treptow“ von Th. Goecke in No. 9 der Zeitschrift.

wegungsfreiheit beschränkt sich — abgesehen vom Landhausbau, der ja wie gesagt eigentlich nicht in das Gebiet der städtebaulichen Raumkunst fällt — auf die schmückenden Einzelheiten, das architektonische Beiwerk, in dem sich das Architektentum der jüngsten Vergangenheit bis zum wüstesten Jugendstil und bis zur Verachtung aller Schmuckformen gründlich ausgelebt hat, dafür aber jetzt um so schmerzlicher die Fesseln des polizeilichen Staffelschematismus im Städtebau empfindet. Mit der ganzen Kraft jugendlicher Begeisterung hat sich daher die Architektenschaft auf die Lösung der künstlerischen Städtebauaufgaben geworfen, die aber auch bei weitestgehender Wahlfreiheit in dem Schema der Baustaffeln keine Aussicht auf Befriedigung gewährt.

Die Vorsprünge von Wandpfeilern, Risaliten, Säulen, Tür- und Fenstergestellen, Sockeln, Gesimsen und ähnlichen Vorsprüngen sind in der neuen Bauordnung von Mannheim je nach Bürgersteigbreite von 1,50 bis 3,50 m mit 10 bis 30 cm geregelt. Für Balkone und Erker, einschließlich deren Gesimse, ist der Vorsprung bis zu 10 m Straßenbreite auf 70 cm beschränkt, über diese Straßenbreite hinaus auf ein Zehntel derselben zulässig. Die Gesamtlänge der Vorbauten ist nach einem ähnlichen Schema geregelt, nämlich in Straßen bis zu 15 m Breite bis zu $^1/_3$ in breiteren Straßen jedoch nicht über die Hälfte der Straßenseite. Bemerkenswert sind dabei folgende Bestimmungen § 16:

„An Eckgebäuden und an Häusern, die Straßenzielpunkte bilden, sowie an Gebäuden und Straßen, deren Breite das Maß der größten zulässigen Gebäudehöhe überschreitet, kann das Bezirksamt bei künstlerischer Ausgestaltung der Ansichten gestatten, daß die Gesamtfläche der für sämtliche Geschosse zulässigen Vorbauten auf einzelne Obergeschosse verteilt wird.“ (Warum nicht allgemein?)

„2. Vorbauten können nach näherer Anordnung des Bezirksamtes eine größere Länge und eine größere Ausladung erhalten, wenn das Gebäude den Bestimmungen des § 6 Ziffer 2 entsprechend hinter die vorgeschriebene Fluchtlinie zurücktritt.“

„Fallen nach dem Ortsstraßenplan Straßen- und Bauflucht bei Straßen ohne Vorgärten nicht zusammen, so können gleichfalls größere Ausladungen zugelassen werden.“

In seiner Abhandlung*) über das Bauordnungswesen der Stadt Mannheim gibt Herr Stadtbauinspektor Ehlgötz, Mannheim, selbst seinen Bedenken Ausdruck, in welcher Richtung sich die Bestimmungen über Dachaufbauten, Vorsprünge, Erker, Balkone usw. hätten bewegen müssen und begründet dies in sehr verständnisvoller Weise mit den Worten, „denn, wenn die diesbezüglichen Vorschriften auf das Einzelhaus statt wie notwendig auf die Baufluchtfront gestimmt sind, so erhält eben jedes Haus über dem Hauptgesims noch den vorschriftsmäßigen Krüppelaufsatz, und die Bebauung der Straßen wirkt durch den in der Bauordnung liegenden Schematismus unschön. Die Anlage von Erkern ist außerdem ein beliebtes Mittel zur Ausnutzung des Grund und Bodens: ist der Erker durch die Bauordnung auf ein bestimmtes Maß beschränkt, so erhält jedes Haus in der Straße den vorschriftsmäßigen Erker vom Obergeschoß bis zum Dachgeschoß, die Straße wird dann durch die Erker nicht verschönert, sondern verunstaltet“.

Aus diesem Bekenntnis geht hervor, wie sehr dem Schöpfer der Bauordnung selbst die baukünstlerischen Schwierigkeiten bewußt sind und welches Maß von Wohlwollen für den einzelnen Künstler in der Anwendung der Bestimmungen erforderlich ist.

*) Baupolizeiliche Mitteilungen, XI. Jahrgang, Heft 5 vom 10. Mai 1914, die dem Verfasser erst nachträglich zur Kenntnis gelangt sind und daher nicht entsprechend berücksichtigt werden konnten.

Ungewöhnlich ist auch die Bestimmung des § 14 Ziffer 4, die besagt: „Im Gebiet der offenen Bauweise kann auf Antrag sämtlicher Eigentümer eines Baublocks oder einzelner Straßenzüge gestattet werden, den seitlichen Zwischenraum bis zur Höhe der Fensterbrüstung des ersten Obergeschosses gemeinsam mit dem Nachbargrundstück in einer Gesamttiefe von 6 m zu bebauen, wenn unter Wahrung architektonischer Einheit die Bauten gleichzeitig errichtet werden.“ Ob die dazu nötige unbebaute Fläche dazu vorhanden sein muß, ist nicht gesagt. Ebensowenig ist aus der Baupolizeiordnung die Bestimmung ohne weiteres erkennbar, daß sie nur dann Anwendung findet, wenn die Bebauung eines Baublocks oder einzelner Straßenzüge in dieser Form durch Baulast sicher gestellt ist.

§ 24 Ziffer 1 verlangt bedenklicherweise im Gebiet der geschlossenen Bauweise den unmittelbaren Anbau an die seitliche Nachbargrenze, gibt allerdings unter Ziffer 2 Ausnahmen zu, aber nur bei „Unterbrechungen von mindestens 6 m Breite“. Und nur „nach Anhörung des Stadtrats“. Dabei hätte verlangt werden können, daß auf entsprechende Tiefe von der Bauflucht abgerechnet ausreichend unbebaubare Fläche freigelassen werden muß, um die zukünftige Bebaubarkeit zu sichern. (Vgl. S. 8.)

Die Bestimmung des § 27 Ziffer 11: „Wird von einem Baublock ein bestimmter Teil, und zwar mindestens 5 % seiner Fläche innerhalb des Blocks zu einem Innenpark, Wohnhof oder Spielplatz angelegt, so darf jedes Grundstück dieses Baublocks um 5 % seiner anrechnungsfähigen Fläche über das sonst zulässige Maß hinaus bebaut werden.

Das gleiche gilt, wenn in einem Baublock oder an einer Blockseite Arkaden vorgeschrieben sind für die betreffenden Baugrundstücke,“ begünstigt die spekulativen Aufteilungsunternehmer, da offenbar eine gemeinsame Anlage innerhalb eines Baublocks gemeint ist, die vor Beginn der Bebauung des einzelnen Grundstücks gesichert werden muß, es sei denn, daß diese Innenanlage bzw. die Arkaden, mit denen offenbar nicht überbaute Lauben gemeint sind, in dem Bebauungsplan schon vorgesehen sind.

Auch für Arkaden, wo solche vorgeschrieben sind, gilt die Bestimmung, daß solche Grundstücke um das Flächenmaß der Arkaden über das zulässige Maß hinaus bebaut werden dürfen.

In Fällen, in denen „Höhere Anforderungen an die architektonische Ausgestaltung“ gestellt werden bzw. wo durch die beabsichtigte Bauart „Straßen oder Plätze oder das Ortsbild verunstaltet würden“ oder wo ein einzelnes Baudenkmal oder der Eindruck „des Gesamtbildes beeinträchtigt würde“, ist zur „Begutachtung der Bauvorhaben“ „der Stadtrat und die zu diesem Zweck bei dem Bezirksamt gebildete Sachverständigenkommission (Kunstkommission) zu hören“.

Alle diese Neuerungen zeigen unverkennbar die Unzulänglichkeit der polizeilichen Bauverwaltungspraxis im Kampf gegen die Spekulation und im gutgemeinten Wohlwollen für die Kunst und den Weg, den die Baurechtspflege einschlagen will und muß, um zu einem gesetzlich geordneten Städtebau zu kommen und beweisen die schwankende, vom Gutachten abhängige Unsicherheit des Baupolizeirechtes, daß hier die unbedingt notwendige einheitliche deutsche Rechtsgrundlage fehlt.

Mit dem Bau neuer Eisenbahnen und Wasserstraßen, der weitgehenden Eingemeindungspraxis zur Vermeidung von Zweckverbänden und dem Aufschwung der äußeren und inneren Kolonisation rechtfertigt sich auch heute noch der

Angriff des schwierigen Werkes der gesetzlich gesonderten Regelung des Städtebaues vom ländlichen Siedelungsbaurecht. Ergibt sich die Berechtigung der Polizei, aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit und Gesundheit, die Baubefugnis auf nur einen Teil eines Grundstückes und das Erdgeschoß als natürliche Bodenfläche bzw. die Bebauung von Grundstücken nur auf Einfamilienhäuser zu beschränken, dann ist das Zugeständnis höherer Bauklassen und dichterer Bauweisen ohne wirtschaftliche Gegenleistung an die räumlich zusammengedrängte Gesamtbewohnerschaft für den Mehrwert, den ein solches Grundstück gewinnt, ein ungerechtfertigtes Geschenk an die Spekulation mit städtischem Bauland auf Kosten des öffentlichen Interesses. Eine strenge Handhabung der Bauvorschriften trifft daher nicht mehr die Spekulation, sondern das werteschaffende Unternehmertum der Wohnungserzeuger und gefährdet die Baugläubiger jeder Art. Die Aussicht auf eine weitherzige Anwendung der Bestimmungen dagegen verlockt allzuleicht zu gewagten Opfern seitens wagemutiger Unternehmer an die nimmersatte Spekulation durch Bewilligung höherer Kaufpreise ohne Gewähr für die Erzielung einer weitergehenden Nutzung.

Mit der unsicheren Versuchspraxis der Baupolizei, für die Bedürfnisse des Wohnens und der Wirtschaft weitschauende Vorsehung zu spielen, ist weder der Spekulation beizukommen, noch werden gefestigte Verhältnisse für die Wohnungserzeugung geschaffen. Für deren Fortschritte muß der Weg frei und ungehindert bleiben. Ein Gesetz muß auf unerschütterlicher Grundlage beruhen und nicht auf zweifelhaften Bedenken und Vorbehalten wie der Schluß der Ausführungen von Ehlgötz die Zweifel offen lassen:

„Inwieweit die Neuordnung allen Bedürfnissen gerecht wird, muß die Zukunft lehren: Änderungen werden nach gemachten Erfahrungen und gemäß veränderten Bedürfnissen erfolgen müssen, und schließlich liegt auch hier, wie bei so vielen Gesetzen, sehr viel an verständiger Auslegung und Handhabung. Hoffentlich ist die ganze Arbeit der Neuordnung nicht umsonst gewesen, sondern bringt wenigstens einen Teil dessen, was viele von ihr erwarten und hilft vor allem mit zur Neubelebung der Bautätigkeit in Mannheim."

Diese Schwächen liegen nun einmal leider in der herrschenden rein polizeilichen Baurechtspflege und lassen sich mit den gebotenen Mitteln nicht vermeiden. Der gute Wille, den heutigen Ansprüchen eines künstlerischen und gesunden Städtebaues mit der Möglichkeit weitgehenden Wohlwollens fördernd Rechnung zu tragen, kommt in der neuen Mannheimer Bauordnung verdienstvoll zum Ausdruck, die besonders in diesem Punkte anderen Städten mit veralteten bureaukratischen Bauordnungen zur Beachtung zu empfehlen ist.

DAS NEUE MUNIZIPALITÄTS-GEBÄUDE ZU NEW YORK. Dazu Tafel 75.

Von Dr. GRIMSHAW, Dresden.

Der Grundriß des neuen Munizipalitätsgebäudes hat die Form eines Hufeisens, dessen Rand einen nach Westen offenen Hof einschließt.

Durch die Mitte führt die Chambersstraße; gegen die westliche Anhöhe hinauf wird der Hof durch eine offene Säulenreihe abgeschlossen, die den nördlichen Eckbau mit dem südlichen verbindet. Die Säulen haben eine Höhe von 16 bis 18 m und sollen später mit Kolossalfiguren gekrönt werden. Diese Säulenreihe wird rund um das Gebäude herum fortgesetzt in Form von Pilastern, die dieselbe Höhe haben wie die Säulen selbst. Oberhalb dieser Reihe von Säulen und Pilastern erhebt sich die Hauptmauerfläche des Gebäudes, die von senkrechten Streifen geschmückt ist. An der Spitze des Gebäudes befindet sich wieder eine Säulenreihe, die mit der unteren übereinstimmt, obgleich nicht so hoch. Aus der Mitte des Hofes, an der östlichen Seite, erhebt sich ein Turm, der zu einem Wahrzeichen der Stadt werden wird, ähnlich demjenigen des Rathauses; er hat die Eigenart wie die meistens in Amerika und anderen Ländern für Rathäuser angewandten Turmformen.

Die Bodenfläche für städtische Bureaus bedeckt im ganzen 60200 qm, während der Gesamtraumgehalt des Gebäudes 551956 cbm beträgt. Die größte Tiefe der Senkkästen unterhalb der Bordsteine mißt 44,81 m, unterhalb des gewöhnlichen Hochwassers 34,1 m. An Granit wurden 19965 cbm, an Stahl 26000 t verbraucht. Die Anzahl der Stockwerke, einschließlich des Turms, beziffert sich auf 40, die Höhe von den Bordsteinen bis zum Kranzgesims 102,72 m, die Höhe vom Kranzgesims bis zur Spitze des Standbilds 74,07 m und die Gesamthöhe des Gebäudes von den Bordsteinen bis zur

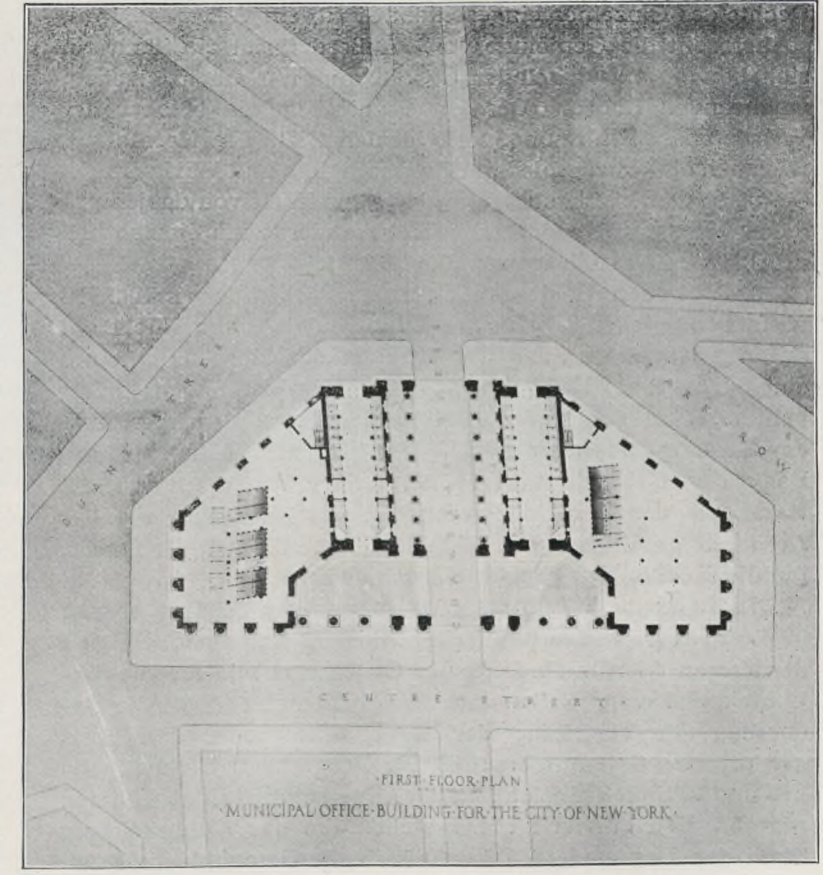


Abb. 2. Grundriß des eine Straße überbauenden Gebäudes nebst Lageplan der Umgebung.

Spitze des Standbilds 176,78 m. Das Gewicht des Gebäudes ist auf 171150 t geschätzt.

Im Gebäude befinden sich 33 Aufzüge, wovon 32 vom 1. bis zum 25. Stockwerke mit einer Geschwindigkeit von 183 m in der Minute laufen. Der andere, oder 33. Aufzug, geht vom 25. Stockwerk ab und berührt alle Stockwerke m Turm.

Das erste Stockwerk dient ausschließlich für Ein- und Ausgänge für das Gebäude selbst und für die Untergrundbahn; denn das Fundament des Gebäudes mit einer Fläche von 0,85 ha beherbergt eine Haltestelle der Untergrundbahn, die unter das Gebäude hindurchführt.

Das Gebäude wird alle Abteilungen der Stadtverwaltung aufnehmen, ausgenommen das Polizei- und das Gesundheitsamt, und vielleicht noch einige kleine Unterabteilungen.

AMERIKANISCHER UND EUROPÄISCHER STÄDTEBAU UND STÄDTEVERWALTUNG.

Von Dr. M. UEBELHÖR, Brüssel.

Der auf dem Gebiet der Städteverwaltung und des Städtebaues bekannte Amerikaner F. C. Howe veröffentlichte vor kurzen ein neues Werk „European Cities at Work“ („Europäische Städte an der Arbeit“) in dem er Werden und Leben der Städte der Alten Welt mit demjenigen der Städte in der großen Republik Amerikas vergleicht; F. C. Howe spricht hierbei nicht nur aus Kenntnis, sondern auch aus Erfahrung und Anschauung heraus. Da er besonders gerne die deutschen Städte zum Vergleiche heranzieht, wird für den Leser dieser Zeitschrift folgender Schluß, in dem der Verfasser seine Ausführungen zusammenfaßt, von Bedeutung sein.

„Was die Städte der Alten Welt von denen der Neuen unterscheidet, ist eine Verschiedenheit des Standpunkts. Europäische Städte haben einen hochentwickelten Gemeindesinn. Die Rechte der Allgemeinheit werden höher als die Rechte des Einzelnen eingeschätzt. Tritt ein Widerstreit auf, so herrscht die Gemeinde vor. Außerdem ist die Stadt ein sich bewußt entwickelnder Organismus mit einem eigenen, wachsenden Leben. Der Unterschied ist ein solcher der Würde, der Auffassung vom idealen Ziel, der Herrschaft, wie auch ein Unterschied in Ehrenhaftigkeit und Wirksamkeit — in all dem sind die Städte der Alten Welt von denjenigen der Neuen unterschieden. Dies ist besonders wahr hinsichtlich des kontinentalen Europas.

Wir bauen Städte, wie unsere Großväter industriell verfuhren. Jeder gibt seiner Laune nach, ohne Rücksicht auf den Nachbarn . . . Wir wachen des Morgens auf, um eine lärmende Fabrik im Bau begriffen zu finden; sofort geht alles in der Nachbarschaft drunter und drüber, und der Fortzug in eine neue Gegend beginnt. Höhe, Stil und Lage der Gebäude unterstehen keiner Aufsicht, und die Harmonie des Gemeindewesens ist vor Entstellungen aller Art nicht geschützt. Der Sinn für Einheitlickeit, für Dauer, für die Rechte der ganzen Gemeinde fehlt.

Individuelle Willkür durfte in unseren Städten ebenso in physischer, wie in politischer Hinsicht sich austoben, und die Kosten hierfür sind für die Gegenwart wie für die Zukunft ungeheuer. Selten hat unsere Beamtenschaft die Bedeutung der Verteilung der Bevölkerung oder den Preis der privaten Eigentümerschaft für Gesundheit, Bequemlichkeit und Billigkeit hinsichtlich der Allgemeinheit einzuschätzen gewußt. Wir können nicht verstehen, daß das Wachsen einer Stadt den Besitz vieler Dinge durch die Gemeinde verlangt, die sonst ruhig in privaten Händen gelassen werden könnten. Unsere Städte sind bloß für den Tag gebaut.

Die englische Stadt hat unter der gleichen Freiheit gelitten . . .

Die Städte des Kontinents, und besonders diejenigen Deutschlands, sind als Einheit gebaut. Beamte und Bürger denken dort in anderen Begriffen als bei uns. Wir verneinen die Macht und Gewalt einer Stadt. Die Deutschen verleihen ihr nur eine um ein weniges geringere Macht als dem Kaiserreich selber. Bei ihnen werden Städte wie eine Ausstellung gebaut, bei uns ebenso, wie unsere Vorfahren ihre Blockhäuser Jahrhunderte zuvor bauten. Die Deutschen betätigen den städtischen Sozialismus für das Wohl der Gemeinde; wir huldigen dem Individualismus des laissez faire. Deutschland ersetzt fortwährend den privaten Unternehmer durch die Gemeinde; wir vertrauen fast alles dem Privaten an, dem Händler. Die Deutschen denken in Begriffen des öffentlichen Dienstes, wir in solchen des privaten Rechts. Die politisch-wirtschaftliche Psychologie von Deutschland ist die einer weiteren Freiheit öffentlicher Überwachung; unsere ist die eines Individualismus, dem es freisteht, seinen eigenen Instinkten zu folgen, ohne Rücksicht auf das, was es die Gemeinde kosten kann.

Dieser Unterschied der Auffassung spiegelt sich wieder bei Stadträten und Bürgern, bei der öffentlichen Meinung und in der Presse, bei den Gesetzgebungen und in der staatlichen Beamtenschaft. Die Psychologie der beiden Staaten unterscheidet sich in dieser Hinsicht grundsätzlich.“

In anbetracht der oft gehörten Klage über den Bureaukratismus in unseren städtischen Verwaltungen sind noch nachfolgende Äußerungen des Bewohners des „freien“ Amerika recht beachtenswert:

„Der Verwaltungsmechanismus der Städte in Amerikas und in Europa ist verschieden, je nach dem Ideal, das ihm beiderseits unterliegt. Wir nehmen an, daß jeder Beamte irgendeinen anderen Beamten zur Überwachung haben muß. Der Bürgermeister kann dem Stadtrat sein Veto entgegensetzen, die Gesetzgebung kann beide ihr Veto entgegensetzen, und die Gerichtshöfe sind ein drittes Hemmnis für schnell oder schlecht bedachte Tat. Da gibt es Hürden und Wälle und Hindernisse überall, wo gehandelt werden sollte. Ein privates Unternehmen würde Bankbruch erleiden, falls es unter solchen Umständen und mit solchem Werkzeug, wie wir es für die Stadt, den Staat und das Volk gebrauchen, arbeiten müßte. Wir haben alles für den toten Punkt, für das Aufschieben, für den Streitfall usw. eingerichtet, als ob man niemandem trauen dürfe . . . Für den Mann der Tat ist wenig Aussicht vorhanden; und wenig ist da, was einen Mann voll Willen anziehen könnte . . .

Die Verwaltung in Europa ist nicht in diese Fehler verrannt. Bei ihr ist die Tätigkeit kein Hindernisrennen. Bei ihr ist es für den einzelnen leicht, sich auszuzeichnen; bei ihr ist es für den Stadtrat ein leichtes zu beraten; und wiederum ist es ein leichtes, den einmal gefaßten Entschluß zu verwirklichen. Dies hat seine anregende, psychologische Wirkung. Es lockt Männer der Fähigkeit und des Ehrgeizes in den Verwaltungsdienst; denn der Beamte ist in diesem nicht dem Veto von einem halben Dutzend von Behörden ausgesetzt, falls er irgendeinen Schritt nach vorwärts machen will."

Abschließend mag erwähnt sein, das Fr. Cl. Howe an den Universitäten in New York studierte und Doktor der der Philosophie ist. Er gilt als Fachmann und vermochte als hoher Beamter und Senator seine Ansichten da und dort durchzusetzen.

NEUERE PLATZ- UND STRASSENANLAGEN IN BERLIN-WILMERSDORF.

Die hohe, engräumige Bebauung der Großstädte zwingt zur Anlage öffentlicher Freiflächen — als solche müssen auch Vorgärten angesehen werden, selbst wenn sie im Privatbesitz bleiben — als Ersatz für die verschwundenen Vorgärten und unzulänglichen Höfe. Derartige Anlagen werden in verschiedener Form von Bau- und Bodengesellschaften geschaffen. Die Abbildungen der Tafeln 76 und 77a zeigen die Ausgestaltung eines größeren Verlegenheitsdreieckes zu einem Gartenplatze, 77b bis 17a breite Terrassengärten vor den Häusern, und 78 nebst Textbild 3 einen mit einem Wasserbecken abschließenden Schmuckplatz in Berlin-Wilmersdorf.



Abb. 3. Abschluß des Rüdesheimer Platzes in Berlin-Wilmersdorf.

CHRONIK.

In der GARTENSTADT STAAKEN bei Spandau wird trotz dem Kriege mit der Errichtung von Wohnhäusern fortgefahren, nachdem der erste Baublock zum Oktober beziehbar hergestellt war. Die Anlage der Straßen wird von dem Bauamt des Kreises Osthavelland überwacht. Zur Versorgung mit Wasser ist die Gartenstadt an das Wasserwerk des Kreises Osthavelland angeschlossen worden. Strom für die elektrische Beleuchtung der Straßen und Häuser erhält die Ansiedlung von den Brandenburgischen Kreis-Elektrizitätswerken. Die Entwässerungsanlage soll eine Klärungsvorrichtung mit Emscherbrunnen erhalten.

DIE HERRSCHAFT LANKE ist in den Besitz der Stadt Berlin übergegangen. Wie erinnerlich, bewilligten die Stadtverordneten für den Ankauf der Herrschaft Lanke 20 000 000 M. Die Herrschaft Lanke hat einschließlich des Liepnitzsees eine Größe von 4500 ha. Durch den Erwerb von Lanke beträgt der gesamte auswärtige Grundbesitz der Reichshauptstadt jetzt 24 000 ha. Die Herrschaft gehörte seit dem Jahre 1825 zum Fideikommiß des Grafen v. Redern; seit einer Reihe von Jahren war die Herrschaft an den Geheimen Kommerzienrat v. Friedländer-Fuld verpachtet. Lanke, das etwa 30 km nördlich von Berlin liegt, gehört zu den

schönsten Teilen der Mark Brandenburg. Die Verbindungen von Berlin aus lassen noch zu wünschen übrig; Lanke ist in der Hauptsache nur durch die Reinickendorf-Liebenwalder Bahn zu erreichen. In dem uralten Waldgebiet liegen außer dem vielbesuchten Liepnitzsee mit der Insel Werder der Obersee, die Krumme Lanke und der Hellsee. Die städtischen Körperschaften Berlins haben in Aussicht genommen, Teile des neuen Gebiets zu Zwecken der Fischzucht zu benutzen und der teilweisen Bebauung zu erschließen. Im Vordergrund des Interesses steht die forsttechnische Bedeutung des Landes, dessen Waldboden allein etwa 3300 ha beträgt; auf die Wasserfläche entfallen 270 ha und auf Acker- und Wiesenland 956 ha.

ORGANISATION DER ABTEILUNG FÜR STÄDTEBAU DES HOCHBAUWESENS BEI DER BAUDEPUTATION ZU HAMBURG. Die Aufstellung der Bebauungspläne und die Bearbeitung der damit zusammenhängenden Fragen erstreckt sich, soweit dafür staatliche Arbeiten in betracht kommen, auf das gesamte hamburgische Staatsgebiet, einschließlich der Stadt Kuxhaven, ausschließlich der Stadt Bergedorf. Die Arbeiten sollen so erledigt werden, daß die bereits bestehende Abteilung für Städtebau des Ingenieurwesens die in das Gebiet des Ingenieurwesens fallenden technischen Grundlagen zu liefern hat (Vermessungspläne, Unterlagen über Staatsbesitz, Besitzgrenzen, generelle Verkehrsverbindungen, allgemeine Sielleitungen und dergleichen mehr). Diese Angaben sollen der neugegründeten Abteilung für Städtebau des Hochbauwesens überwiesen werden, die nun die gestaltende Arbeit zu übernehmen und die Unterlagen zu dem Entwurfe eines Bebauungsplanes weiter zu bearbeiten hat.

Die technische Staatsbehörde, der diese Arbeiten unterstehen (die Baudeputation), wird die so entstandenen Pläne zunächst in einer Kommission unter dem Vorsitze eines der Baudeputation angehörenden Senatsmitgliedes durchberaten. Dieser Kommission gehören außer dem Vorsitzenden an: Die leitenden Beamten des Hochbauwesens, des Ingenieurwesens und des Gartenwesens der Baudeputation, die leitenden Beamten der Baupflegekommission (Bauberatung) und der Baupolizeibehörde.

Nach Bedarf werden Vertreter der Sektion II der Baudeputation (Strom- und Hafenbau), der Finanzdeputation (Grundstücksverwaltung), der Landherrenschaften (Verwaltung des Landgebietes) und der Behörde für Wohnungspflege hinzugezogen. Das Ergebnis der Beratung wird in der Abteilung für Städtebau des Hochbauwesens zeichnerisch festgelegt und vom Hochbauwesen und Ingenieurwesen der Baudeputation gemeinsam unterzeichnet. Die so entstandenen Pläne werden alsdann der Baudeputation vorgelegt.

Die Abteilung für Städtebau des Hochbauwesens untersteht der Hochbaudirektion und ist dem Dezernate I angegliedert. Der Baudirektor behält sich vor, in die Arbeiten der Abteilung entwerfend einzugreifen. Ausreichende Mittel für die Einstellung diätarischer technischer Hilfskräfte der Abteilung sind bewilligt worden.

Dazu wird bemerkt:

Die Bürgerschaft hatte am 14. Januar 1914 auf Antrag der Herren C. A. Mönckeberg und Genossen beschlossen:

> Den Senat um Prüfung und Beantwortung der Frage zu ersuchen, wie es sich nach dem Stande der Vorarbeiten am schnellsten ermöglichen läßt, für die Vororte Alsterdorf, Groß-Borstel, Fuhlsbüttel, Ohlsdorf, Klein-Borstel und Langenhorn, die Grundzüge eines einheitlichen und zeitgemäßen Bebauungsplanes vorzulegen.

Inzwischen ist in der Sitzung vom 8. Juli 1914 der Antrag des Senats auf Schaffung einer Abteilung für Städtebau beim Hochbauwesen der Baudeputation von der Bürgerschaft genehmigt und dadurch die Form, in der Hochbauwesen sowie Baupflege und Gartenwesen an der Vorbereitung der Bebauungspläne teilnehmen, neu geregelt worden. In der dadurch geschaffenen Organisation ist die Handhabe gegeben, um für die gesamten Vororte möglichst schnell einen einheitlichen und zeitgemäßen Bebauungsplan vorzulegen. Diese neue Abteilung ist nun an die Vorarbeiten für den Bebauungsplan herrangegangen und damit auch an das Studium der Besiedelungsfrage, die der ebenfalls von der Bürgerschaft angenommene Antrag der Herren C. A. Mönckeberg und Genossen vom 26. Februar 1913 mit dem Ersuchen an den Senat aufgeworfen hat:

> Der Bürgerschaft in einer besonderen Denkschrift das Programm einer planmäßigen Wohnungs- und Ansiedelungspolitik vorzulegen.

Das heißt wahrhaft Städtebau treiben!

GRÜNDUNG EINER STADT IN BÖHMEN. Nach Böhmen kommen im gegenwärtigen Kriege täglich in großer Zahl galizische Flüchtlinge, die teils in Prag, teils in den Landstädten und Dörfern Unterkunft finden. Auf Bemühen des Statthalters wird nun für sie nahe bei Chotzen (Bezirk Hohenmaut) eine eigene Stadt angelegt, die nicht weniger als 22200 Menschen fassen soll. Der Bau hat bereits begonnen und wird in fünf Wochen beendet sein. Es werden außer den Nebenbauten vierzig einstöckige Häuser von je 67 m Länge und 13 m Breite hergestellt, jedes mit einem Fassungsraum für 528 Personen. Je drei Häuser besitzen eine gemeinsame Küche, in welcher täglich 1600 Personen gespeist werden sollen. Den Aufwand, 1 Kr. für den Erwachsenen und 60 h für das Kind, also etwa 20000 Kr. täglich, bestreitet der Staat, ebenso die Baukosten. Die Hauptstraße der Siedelung wird 30 m breit, die Seitenstraßen werden 10 m breit sein. Die Stadt erhält ihre eigene, von der Prager Statthalterei eingesetzte Verwaltung, an deren Spitze ein politischer Beamter steht. Sie wird u. a. eine Schule, ein Krankenhaus, Werkstätten, eine Feuerwehr, Badeanstalten, einen Gendarmerieposten und dgl. haben; für elektrische Beleuchtung wurde gesorgt. Ein Teil der Kolonisten soll bei den Notstandsarbeiten im Bezirk Hohenmaut verwendet werden.

BEGÜNSTIGTE BAUTEN WÄHREND DES KRIEGSZUSTANDES IN ÖSTERREICH. Infolge des Krieges waren viele Unternehmungen genötigt, ihren Betrieb einzuschränken. Die Regierung hat zur Feststellung geeigneter Abwehrmaßnahmen, besonders auf dem Gebiet des Bauwesens, im Ministerium für öffentliche Arbeiten eine besondere, aus Vertretern aller beteiligten Ministerien bestehende Kommission eingesetzt.

Gemäß den Beschlüssen dieser Kommission, der auch alle einschlägigen Anträge der Landeschefs vorlagen, ist besonders zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und Linderung der Notlage in allen Zweigen des Baugewerbes zunächst die Fortsetzung aller in den Notstandsgebieten früher eingeleiteten Bauausführungen, dann aber auch die Inangriffnahme einer ganzen Reihe von weiteren Bauten aller Art als Notstandsbauten beschlossen worden.

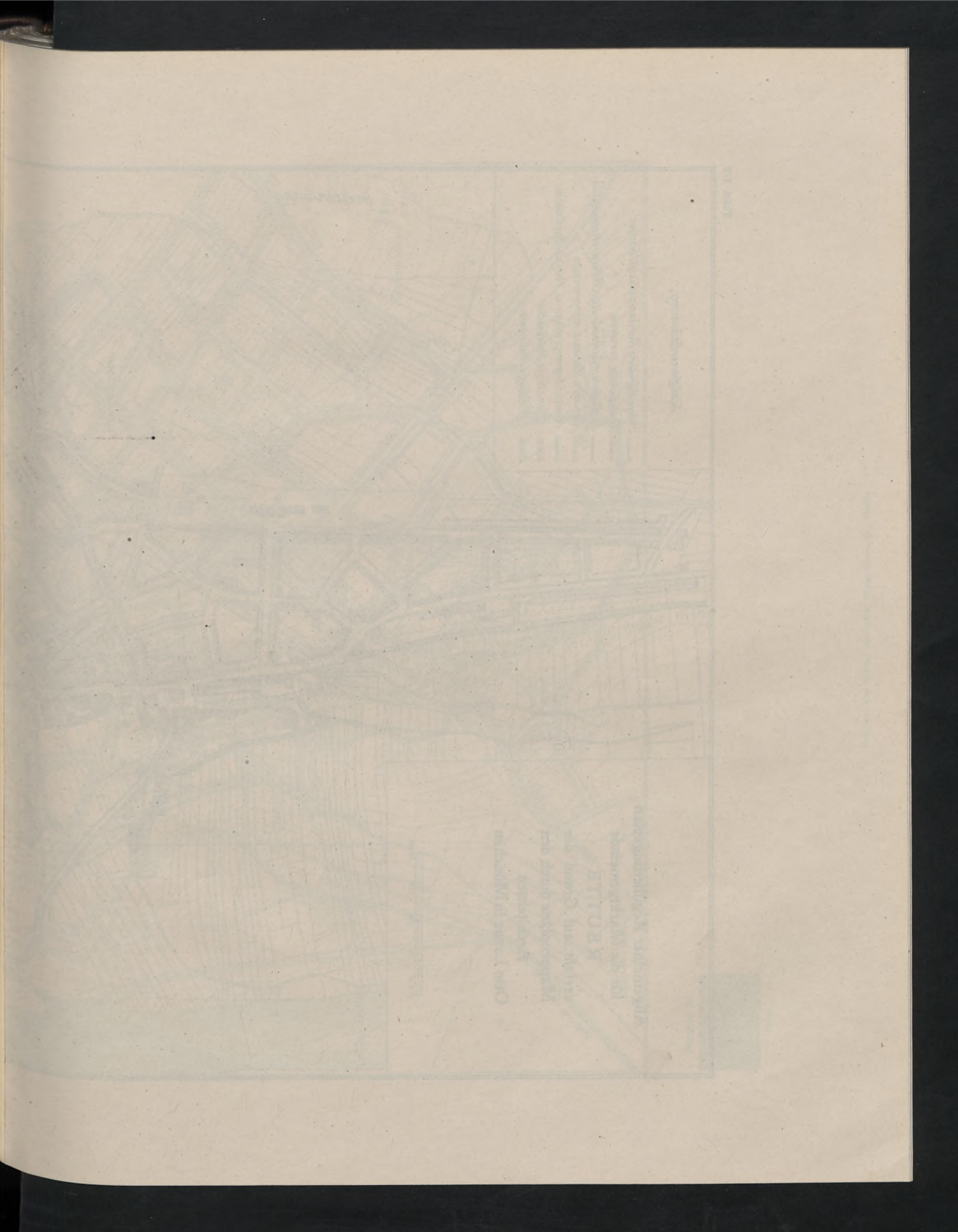
Einem beschleunigten Beginn derartiger Bauten steht aber in vielen Fällen das in den geltenden einschlägigen Gesetzen vorgeschriebene Verfahren, bzw. der Instanzenzug im Wege; auch kann nach dem geltenden Recht der Baugrund nicht immer mit der wünschenswerten Raschheit sichergestellt und in Anspruch genommen werden, was besonders dann sehr bedenklich wird, wenn es sich darum handelt, aus irgendwelchen zwingenden öffentlichen, mit dem Kriegszustande im Zusammenhang stehenden, z. B. sanitären oder Sicherheitsrücksichten, den Bau ohne jeden Verzug durchzuführen.

Es ergab sich also die Notwendigkeit, für im öffentlichen Interesse gelegene dringende Bauführungen ein möglichst abgekürztes und vereinfachtes Verfahren einzuführen, das nur auf solche Bauten und Betriebsanlagen Anwendung findet, die öffentlichen und gemeinnützigen Zwecken zu dienen bestimmt sind, und deren Durchführung im öffentlichen Interesse dringlich ist. Bauten, bei welchen diese Voraussetzungen zutreffen, können als „begünstigte Bauten“ erklärt werden, wobei es keinen Unterschied macht, ob der Staat, eine autonome Körperschaft oder ein privater Unternehmer der Bauherr ist.

Die Vereinfachung des Verfahrens besteht im wesentlichen darin, daß die Genehmigung des Planes nicht der sonst zuständigen Behörde, sondern unmittelbar den sachlich zuständigen Ministerien zusteht, welche hierbei an keinerlei bestimmte Formalitäten gebunden sind.

Die ministerielle Genehmigung ersetzt alle sonst erforderlichen behördlichen Bewilligungen; durch sie wird dem Unternehmen auch das Recht der Enteignung in dem zu seiner Durchführung unbedingt erforderlichen Ausmaß eingeräumt. Zu diesem Zwecke wird eine besondere Kommission eingesetzt, die je zur Hälfte aus den Vertretern der beteiligten Ministerien und aus Hofräten des Obersten Gerichtshofes bestehen, und in der ein Senatspräsident des Obersten Gerichtshofes den Vorsitz führen wird.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31.
Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W. 8. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Fritz Heilmann, Berlin.



Allgemeiner Regulierungsplan für die Marktgemeinde REUTTE verfaßt auf Grund der Mappenpläne durch den Architekten Otto Lasne in München

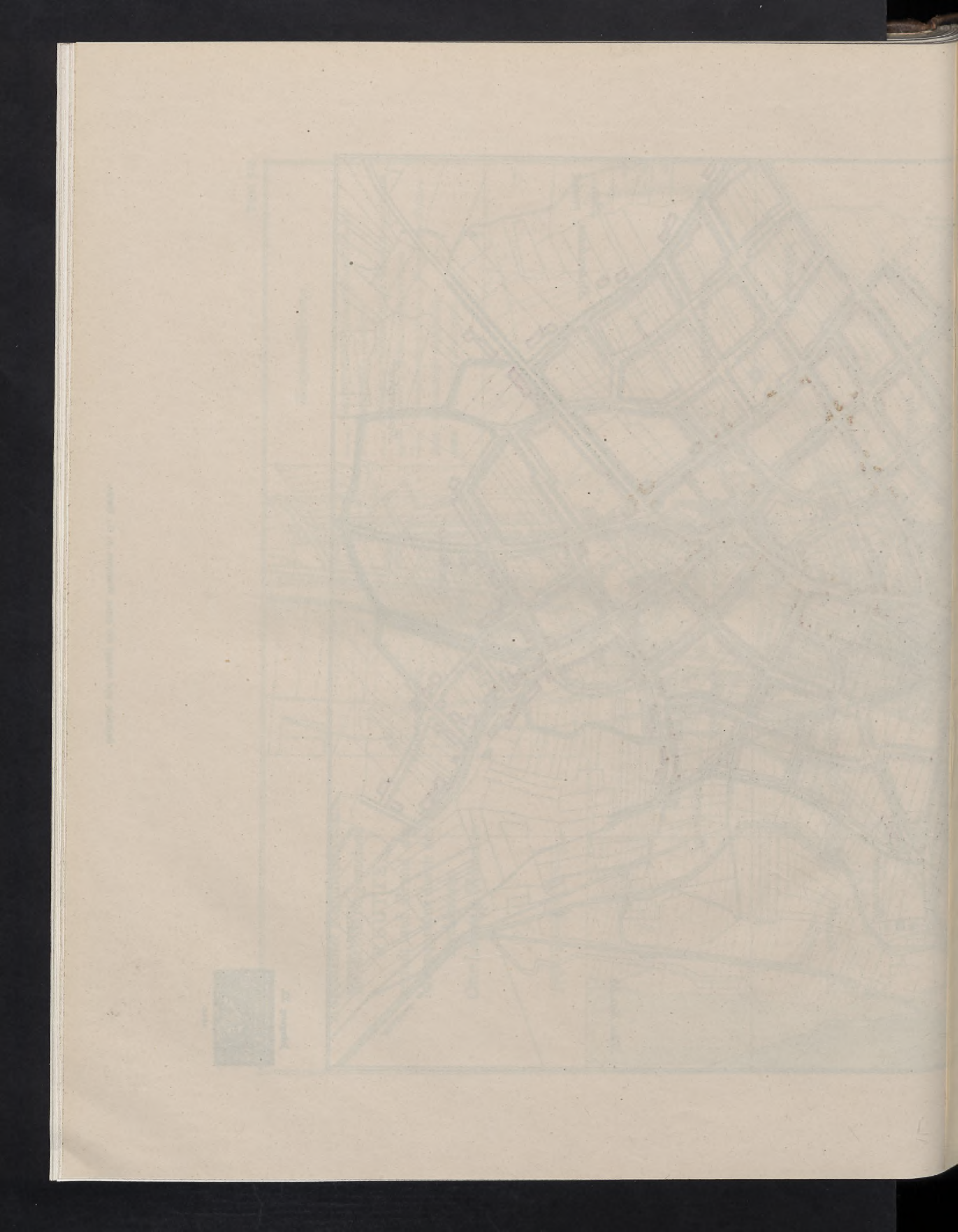
10 0 10 50 100 150 200 M.

Zeichenerklärung.

- Neue vordere Gebäudefluchtlinien
- Bestehende vordere "
- Seitliche u. rückwärtige Bebauungsgrenzen
- Vordere Bebauungsgrenzen
- Strassenbegrenzungs- u. Vorgartenlinien
- Öffentliche Gebäude
- Öffentliche Anlagen.



Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A. G., Berlin.



Straße „Hinter dem Richthause“ in Halberstadt nach der Verbreiterung.

— Die frühere Breite des Eingangs vom Fischmarkt her ist gestrichelt. —

Architekt: Stadtbaurat Sinning, Halberstadt.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







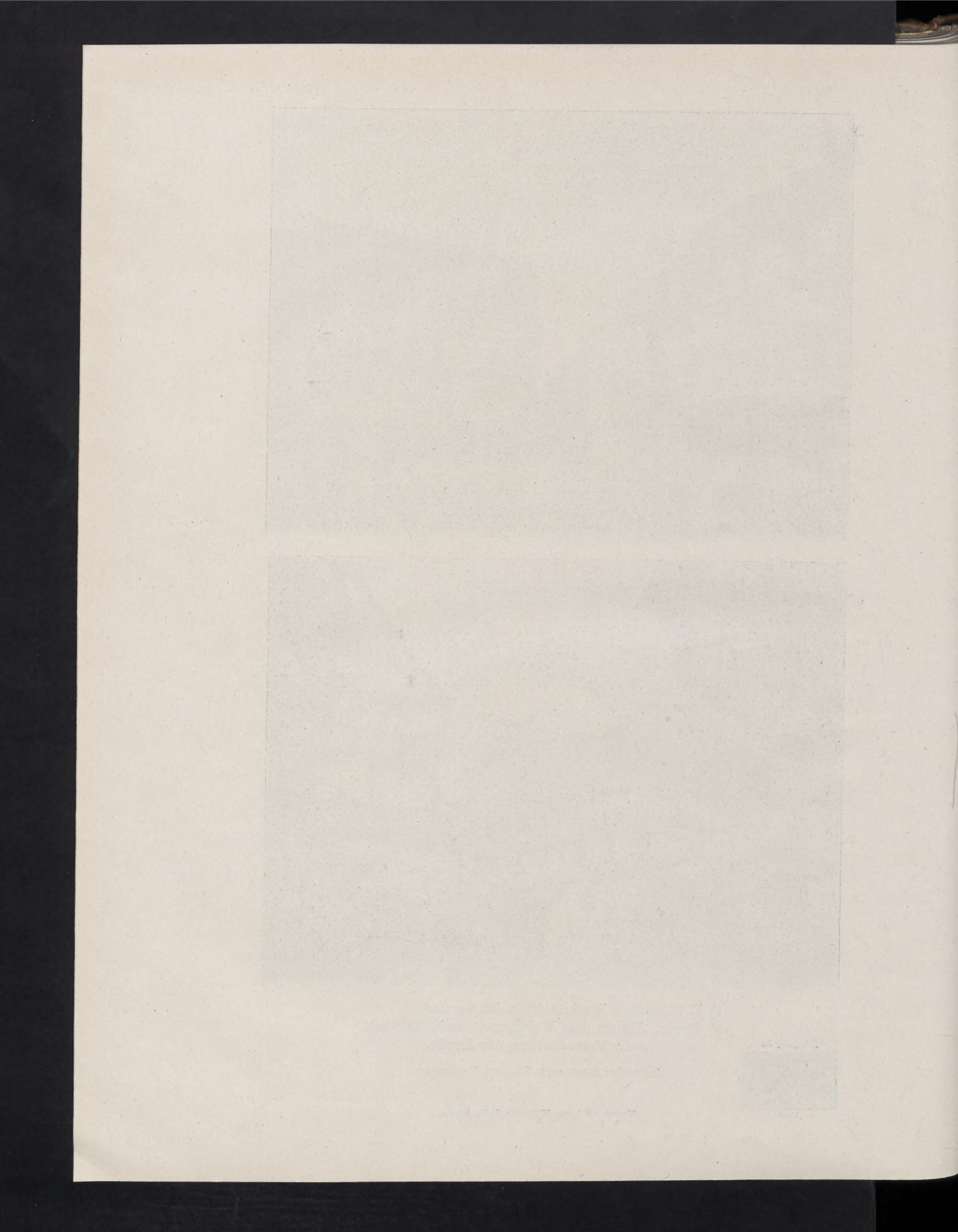


a) Eckhaus am Fischmarkt in Halberstadt,
b) Straße „Hinter dem Richthause“ in Halberstadt
nach Verbreiterung der Straße.

Architekt: Stadtbaurat Sinning, Halberstadt.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



a) Die Gröperstraße und b) die Bakenstraße
in Halberstadt.

Naturaufnahmen von Stadtbaurat Sinning, Halberstadt.

Jahrgang XI



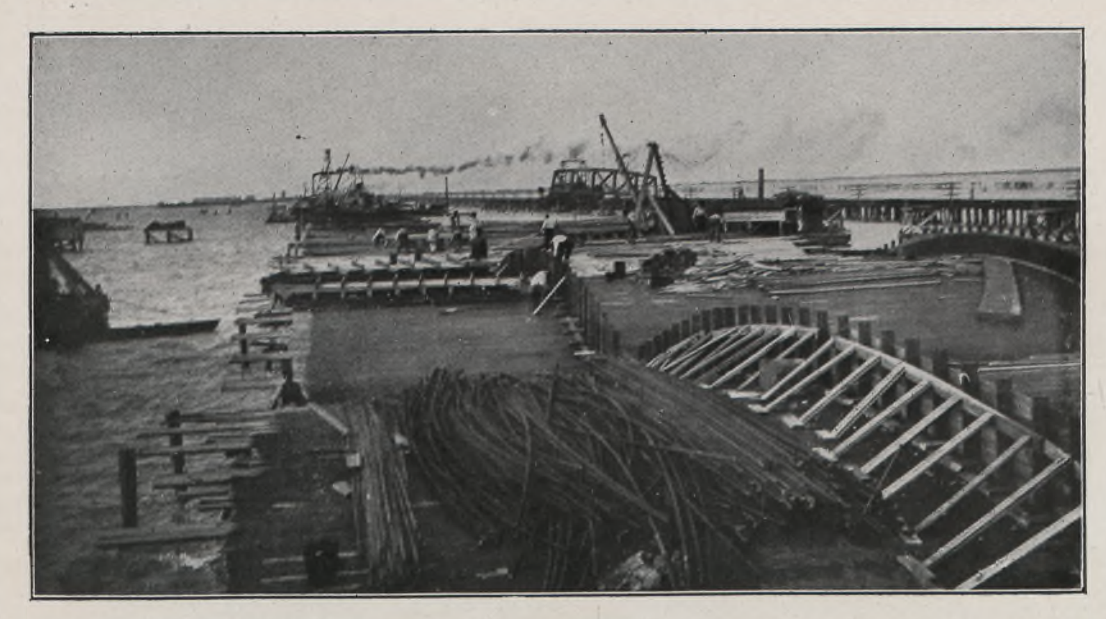
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

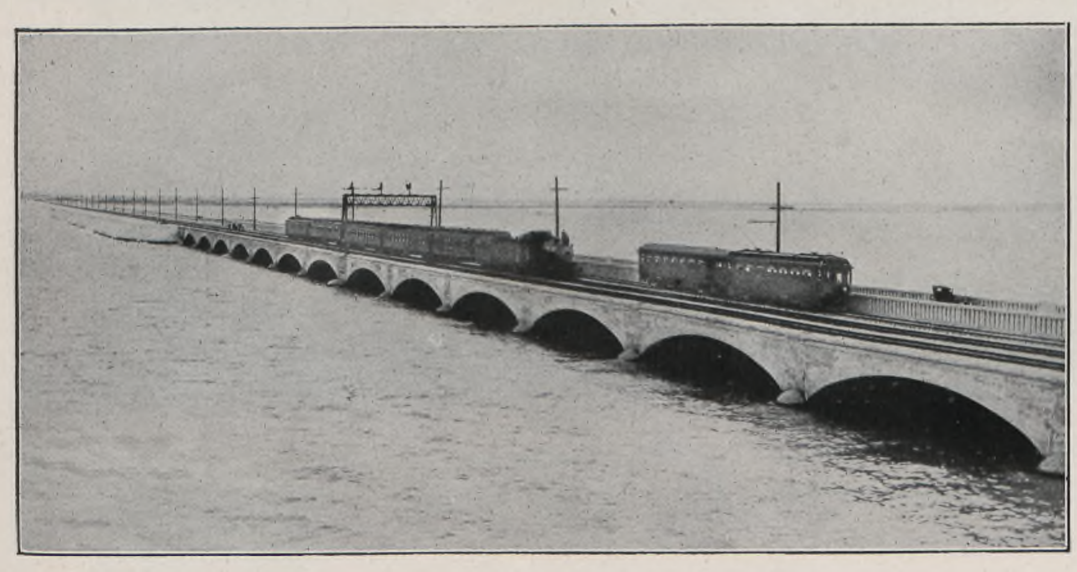


Ecke der Straße „Hinter dem Richthause“ in Halberstadt nach der Straßenverbreiterung.

Aufnahme von Stadtbaurat Sinning, Halberstadt.



Erhöhte Kunststraße in Galveston während des Baues.



Teil der fertigen erhöhten Kunststraße in Galveston.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



Jahrgang XI

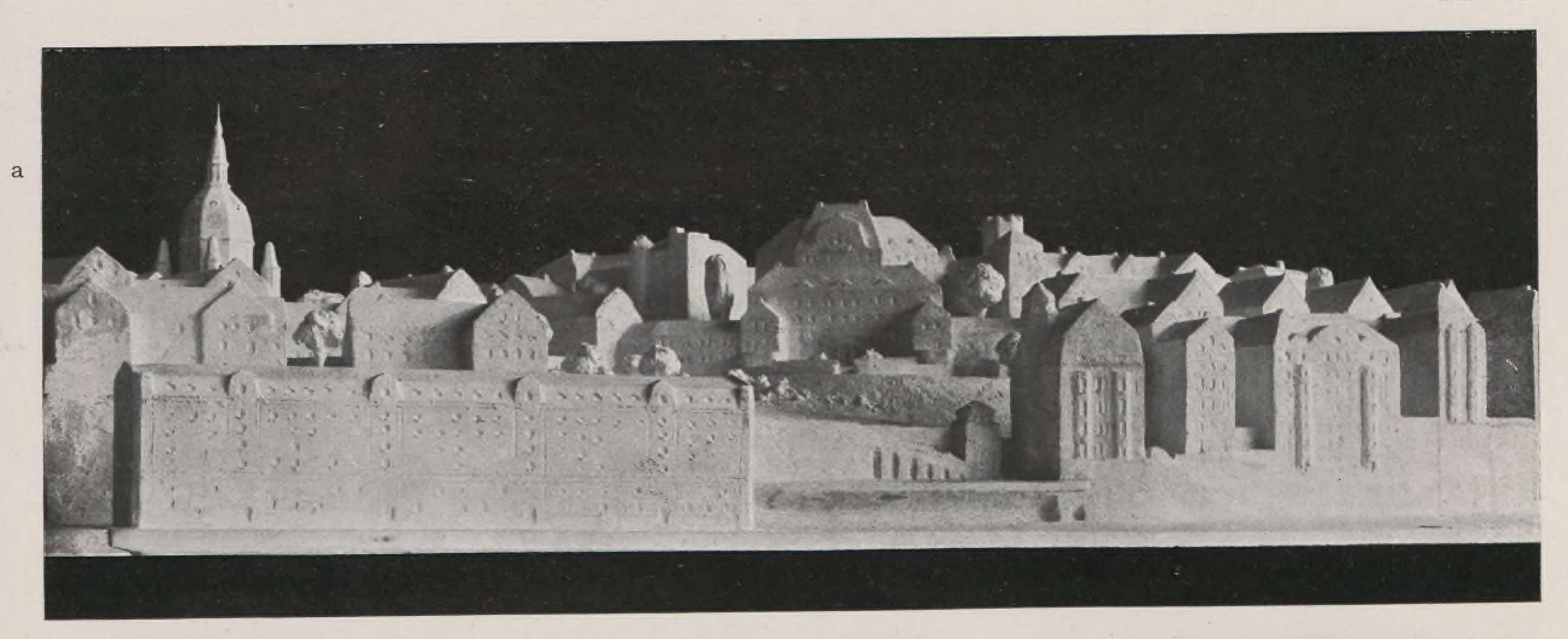


1914

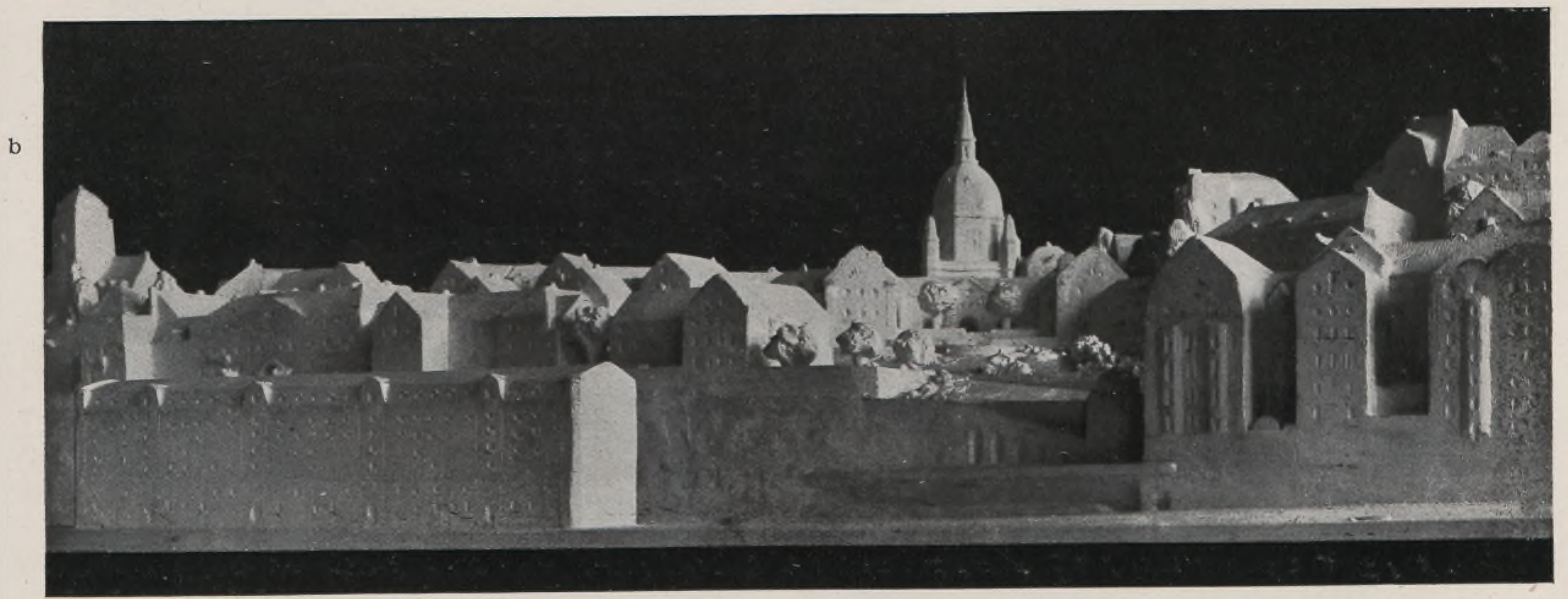
a) Vogelschaubild von Galveston. Blick nach Westen.
b) Die Seemauer und das Hotel Galvey in Galveston.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

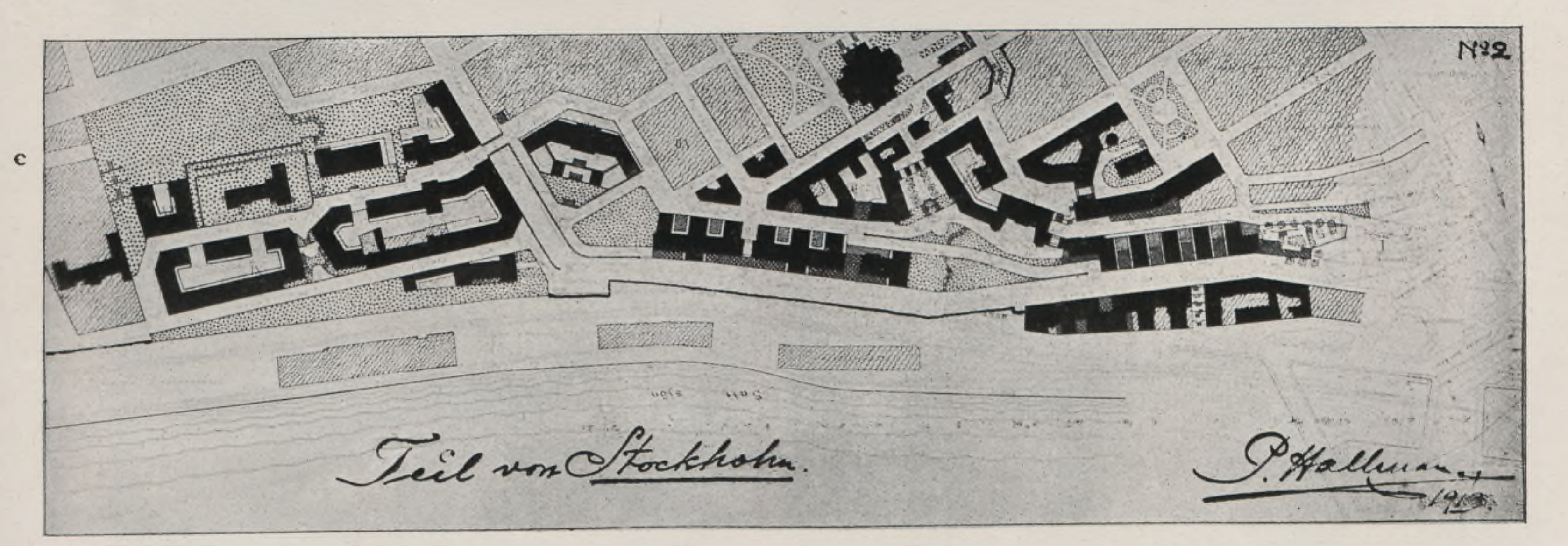
a



b



c



Die Bebauung eines Teiles von „Södra Bergen“ in Stockholm.

a) und b) Teilansichten des Modells von verschiedenen Standpunkten. c) Lageplan.

Architekt: P. Hallman, Stockholm.

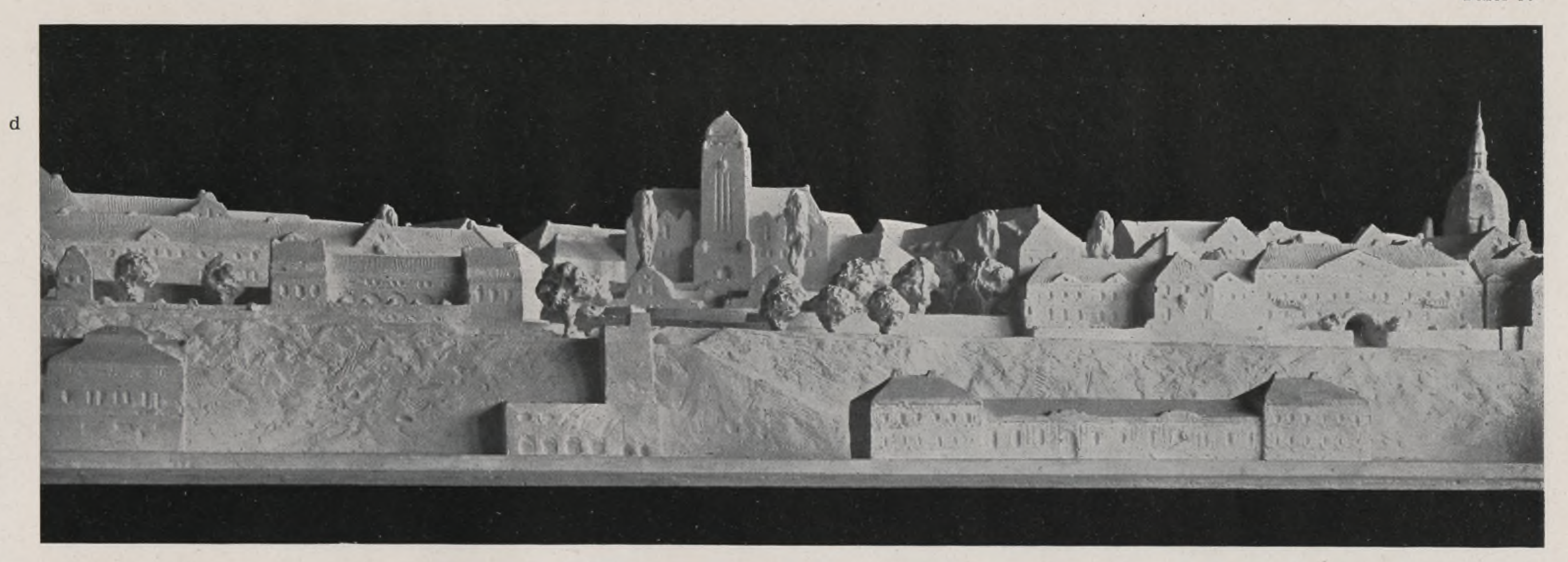
Jahrgang XI



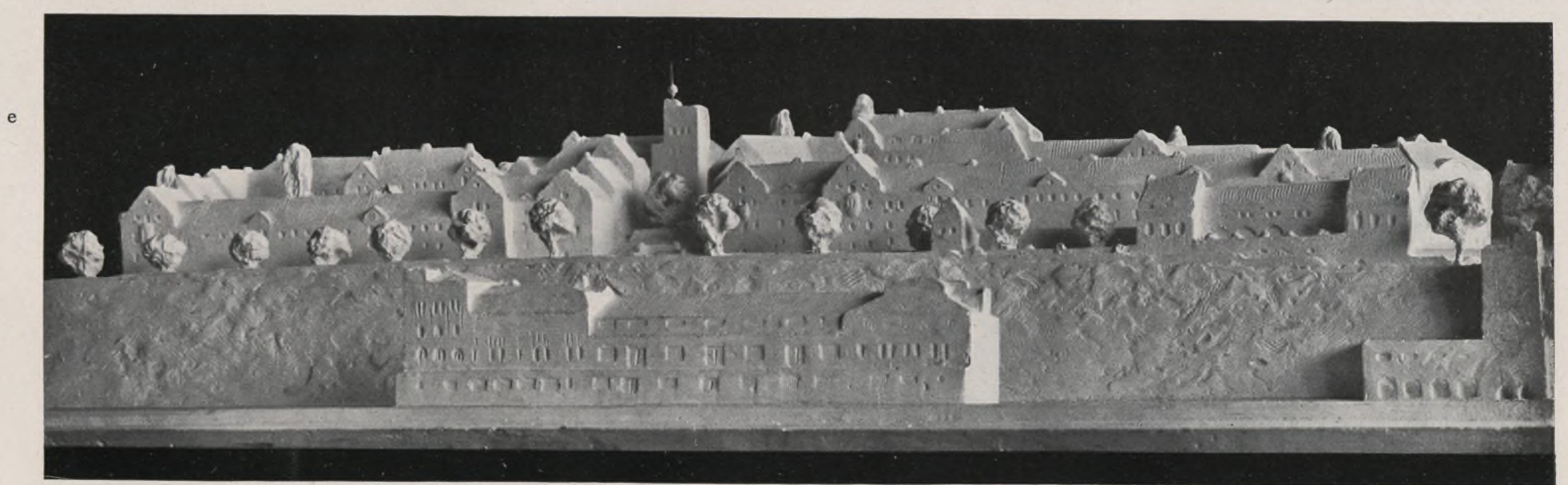
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

d



e



Die Bebauung eines Teiles von „Södra Bergen" in Stockholm.

d) und e) Teilansichten des Modells von verschiedenen Standpunkten.

Architekt: P. Hallman, Stockholm.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



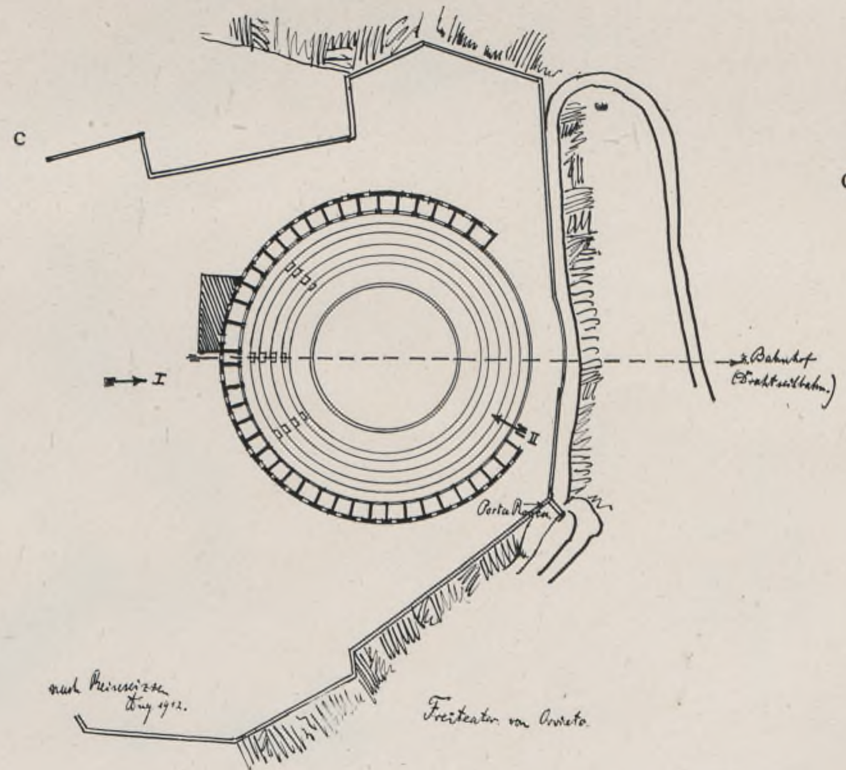
b



a) Platz des Schloß-
berges mit Schloß;
b) Aufstieg zum Schloß
in Quedlinburg.

Naturaufnahmen
von A. Weschke,
Berlin-Wilmersdorf.

c



c) Das Freitheater
in Orvieto.

Reiseskizze
von Chr. Klaiber.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Platz A
Gartenkünstlerische Gestaltung:
Wilhelm Bogler jun.

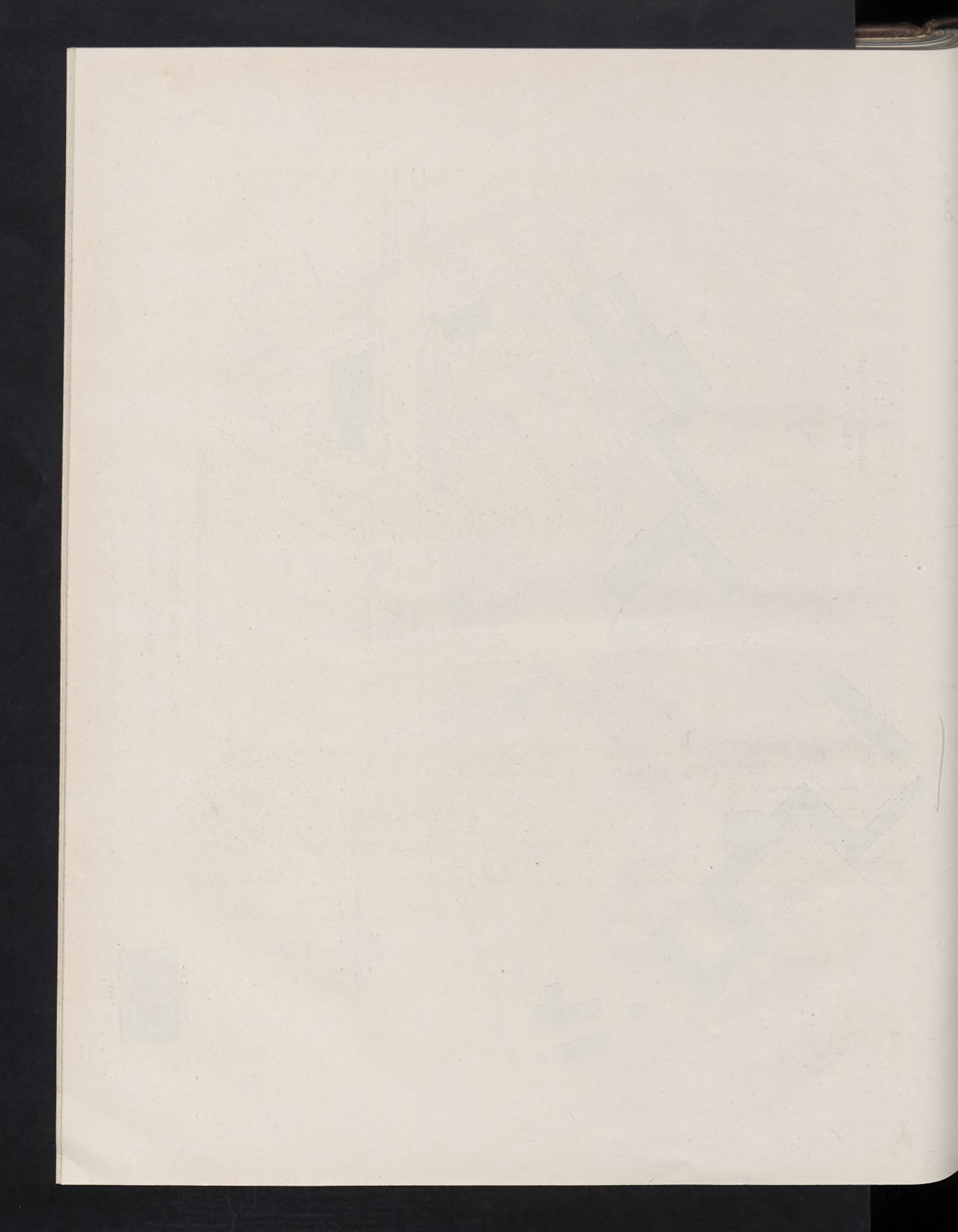
Platz B
Gartenkünstlerische Gestaltung:
Erich Maurer.

Dahlem — eine Möglichkeit!

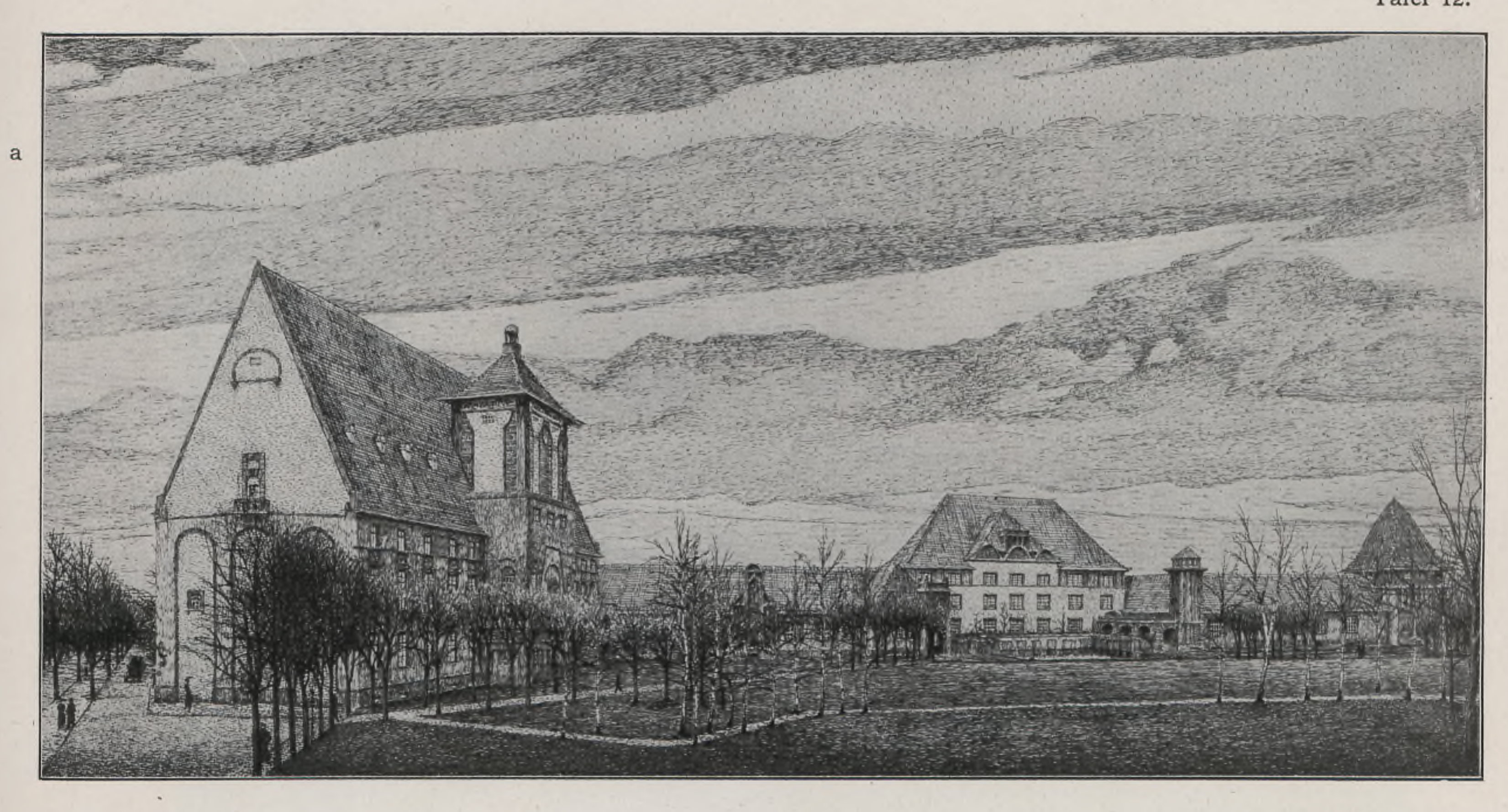
Architekten: Bogler und Krause, Berlin-Zehlendorf.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

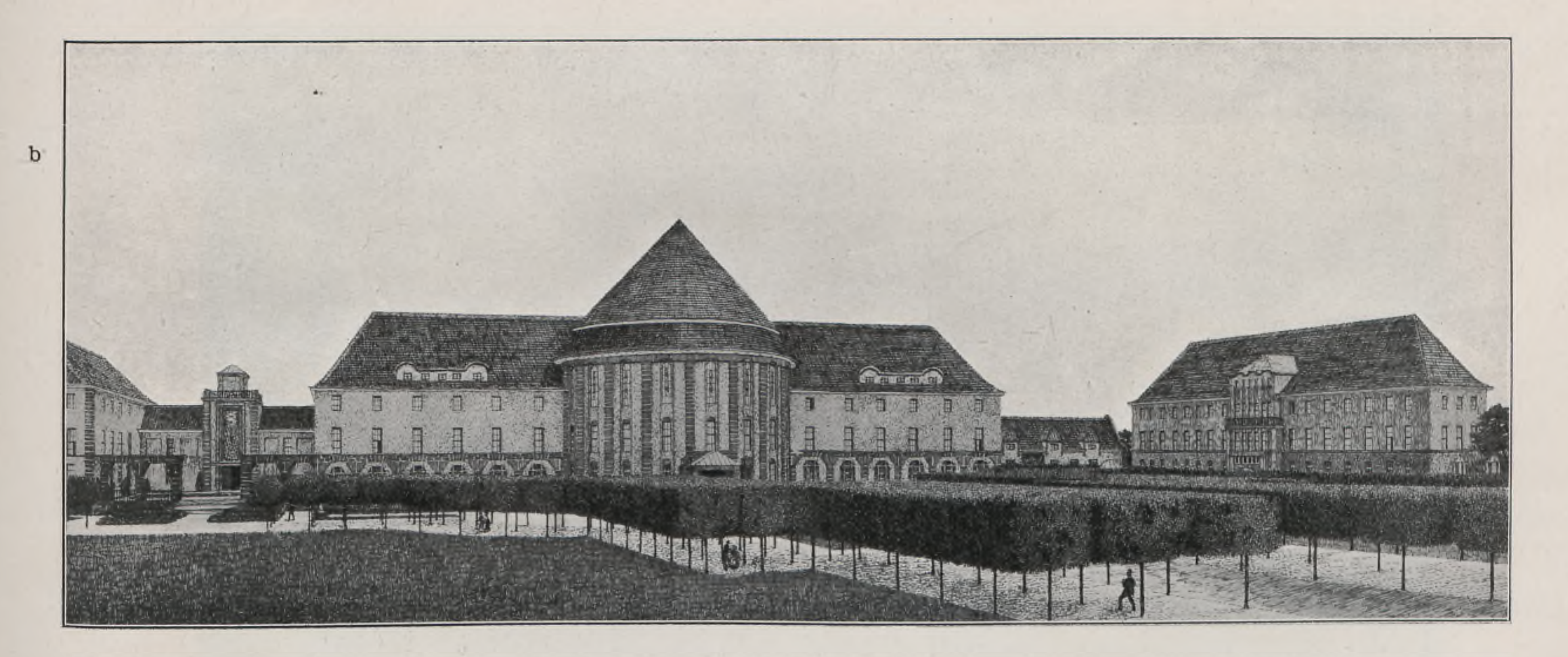
Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914



a



b



Dahlem — eine Möglichkeit!

a) Platz A, vom Amtshause aus gesehen — gartenkünstlerische Gestaltung von W. Bogler jun.
b) Platz B, von der alten Dorfkirche aus gesehen — gartenkünstlerische Gestaltung von Erich Maurer.

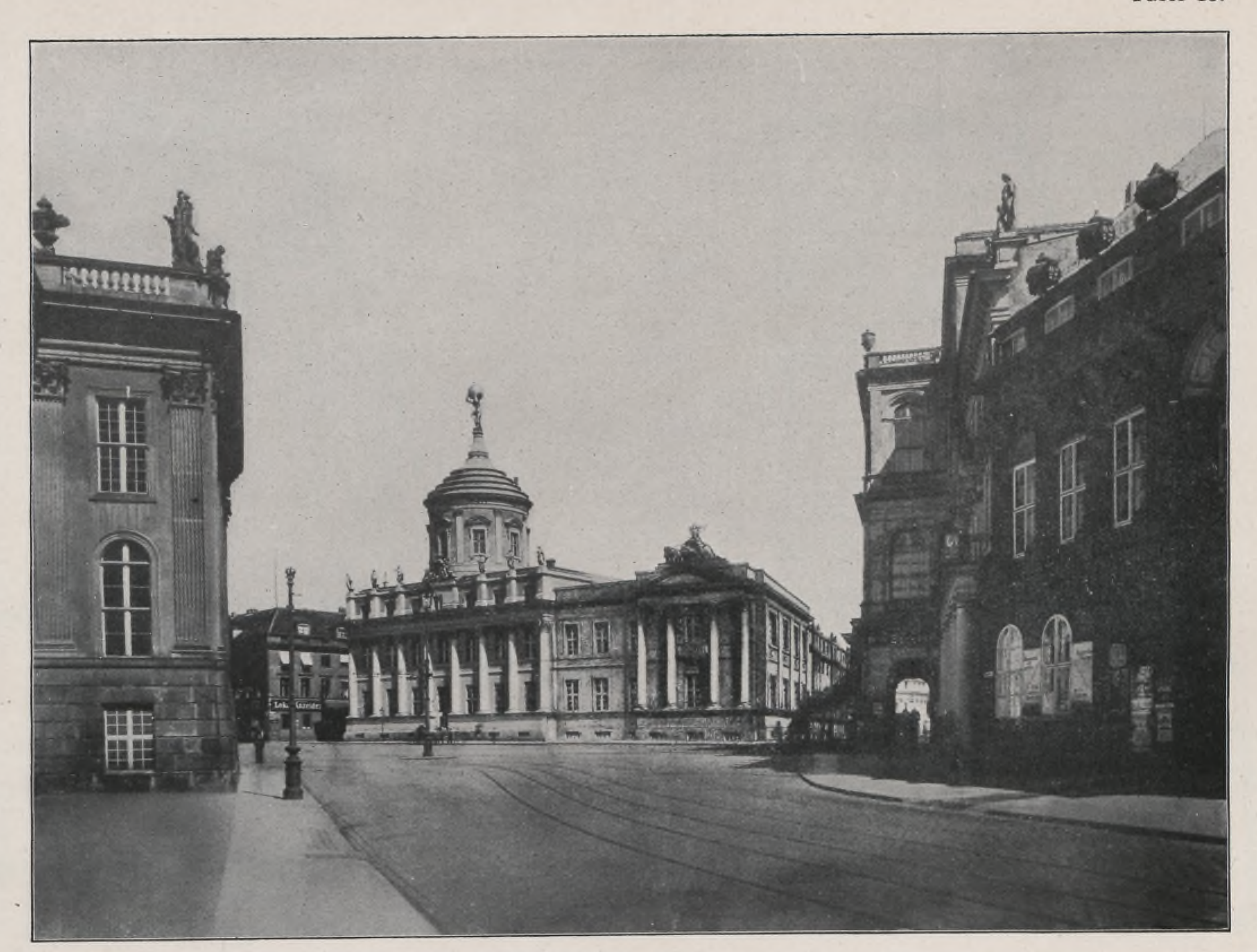
Architekten: Bogler und Krause, Berlin-Zehlendorf.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerbsentwurf zur Erweiterung des Rathauses in Potsdam. I. Preis.

Ansicht am Alten Markt nebst Variante.

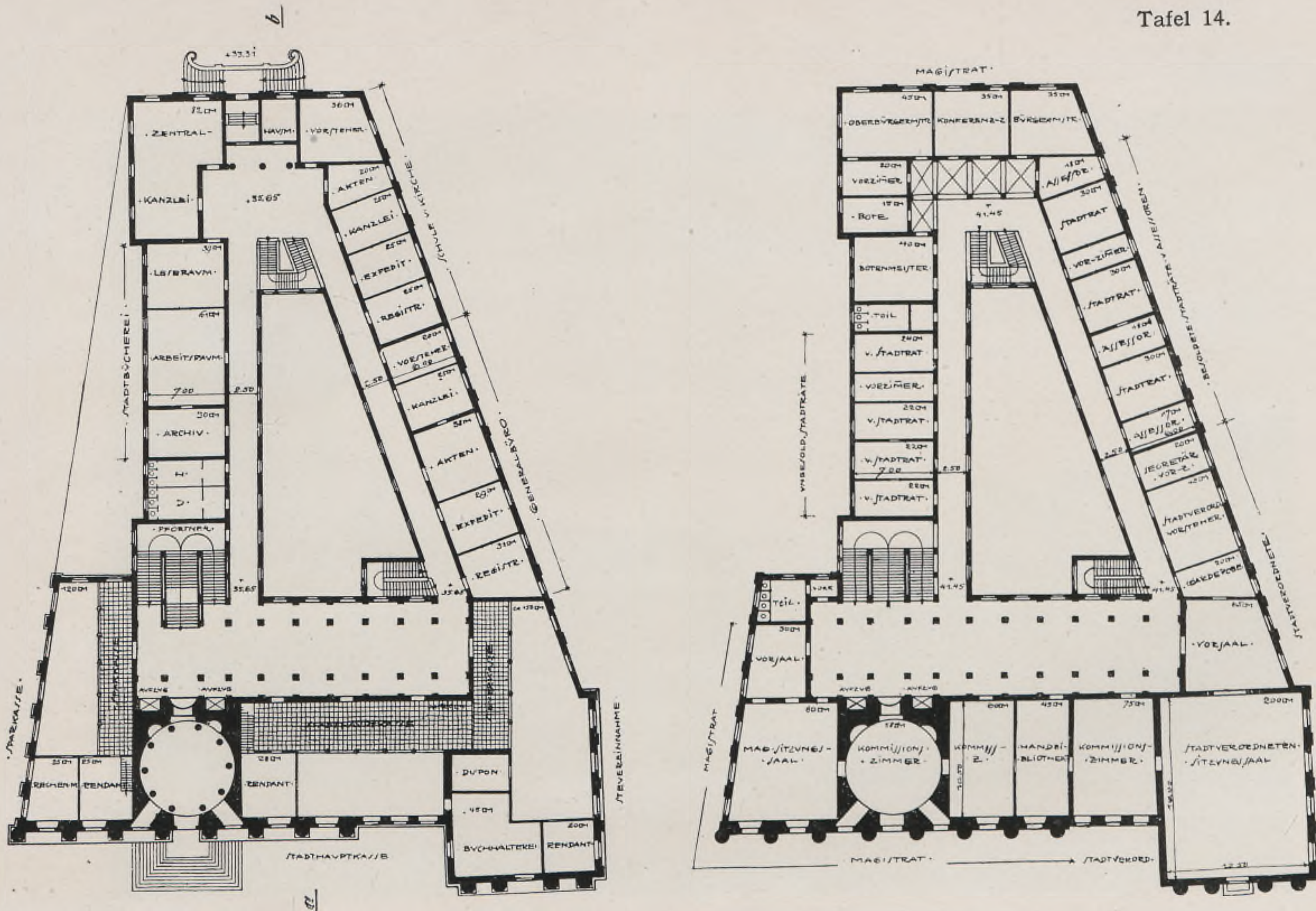
Architekt: Dipl.-Ing. Landsberg, Berlin.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerbsentwurf zur Erweiterung des Rathauses in Potsdam. I. Preis.

Grundrisse und Ansicht am Blücherplatz.

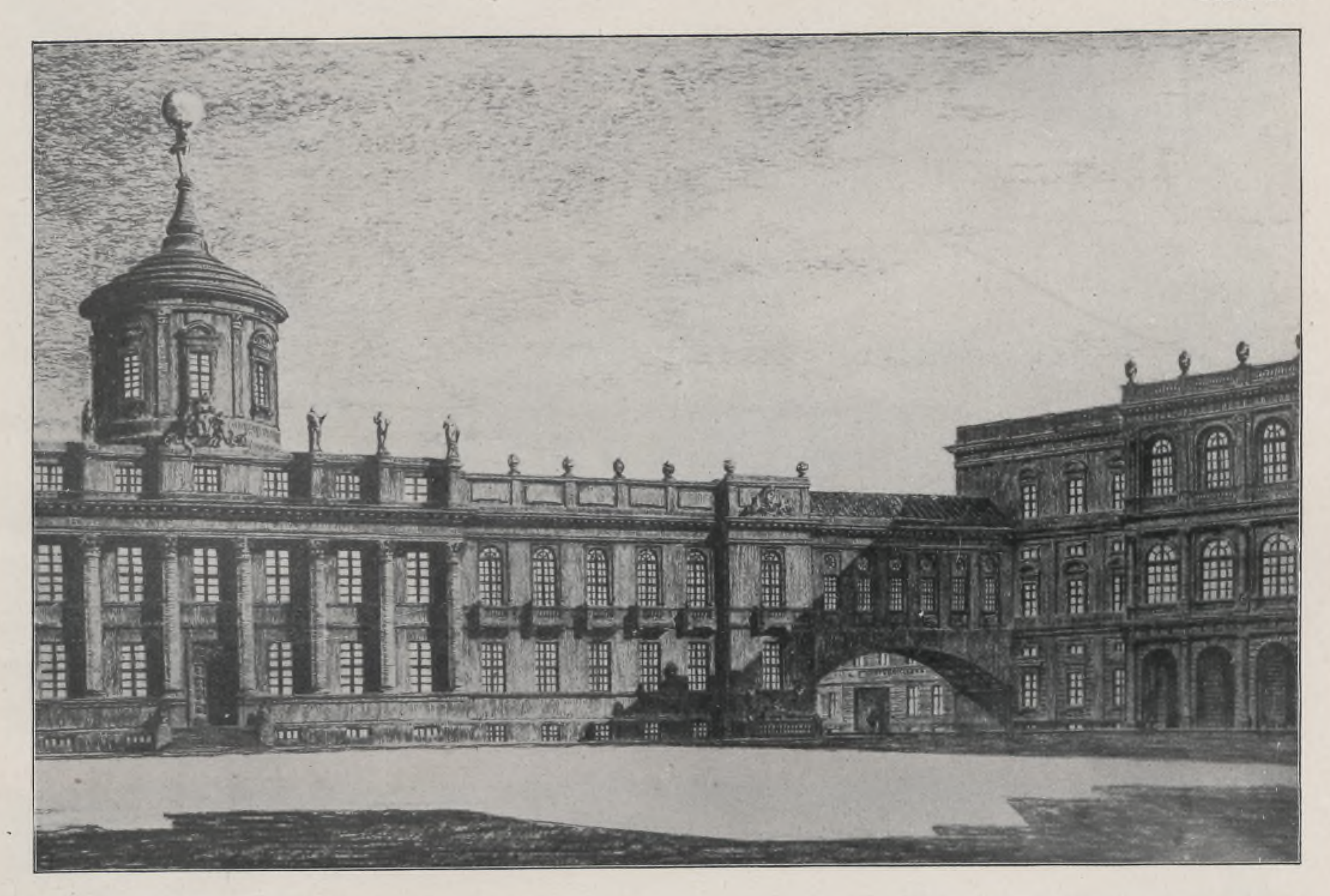
Architekt: Dipl.-Ing. Landsberg, Berlin.

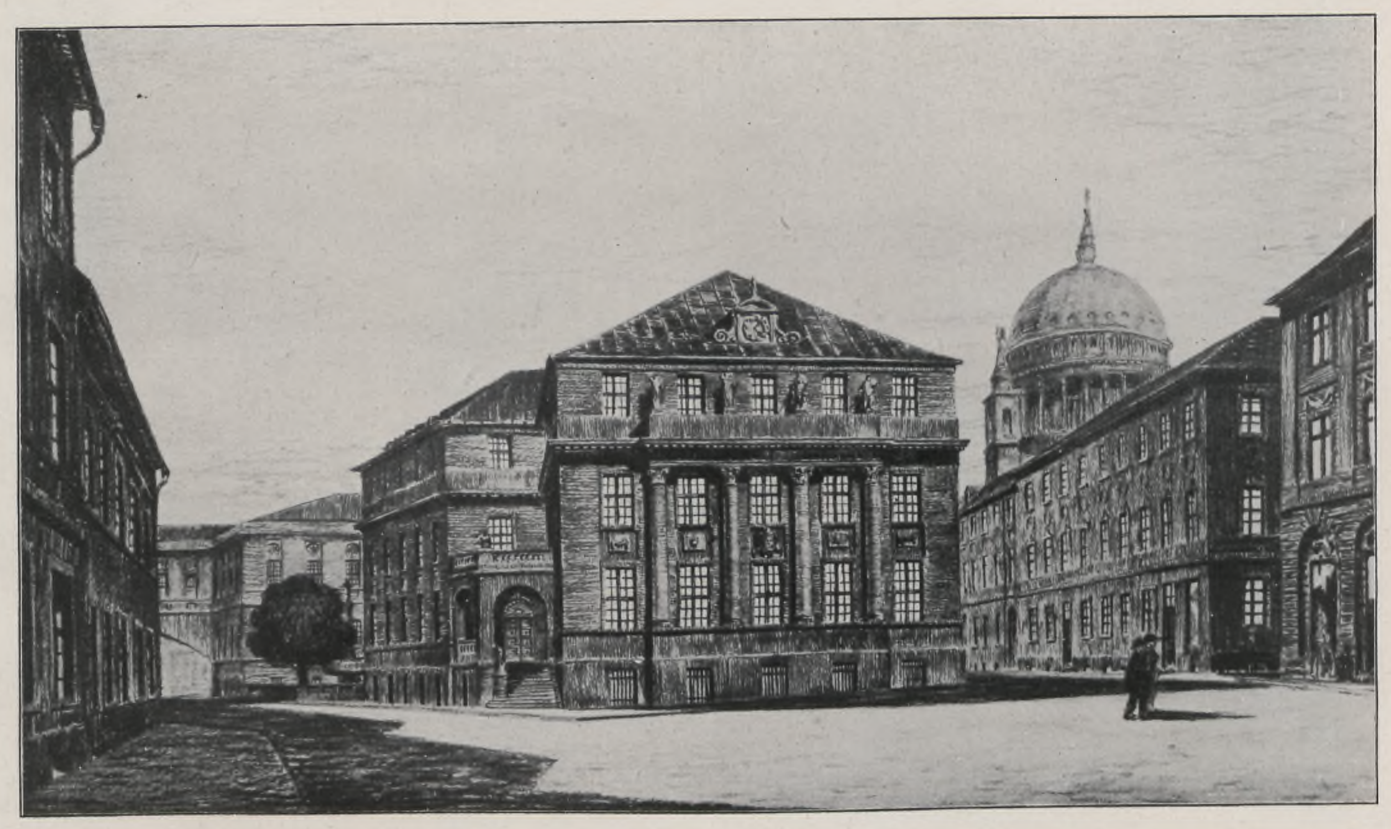
Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerbsentwurf zur Erweiterung des Rathauses in Potsdam. II. Preis.

Ansichten am Alten Markt und am Blücherplatz.

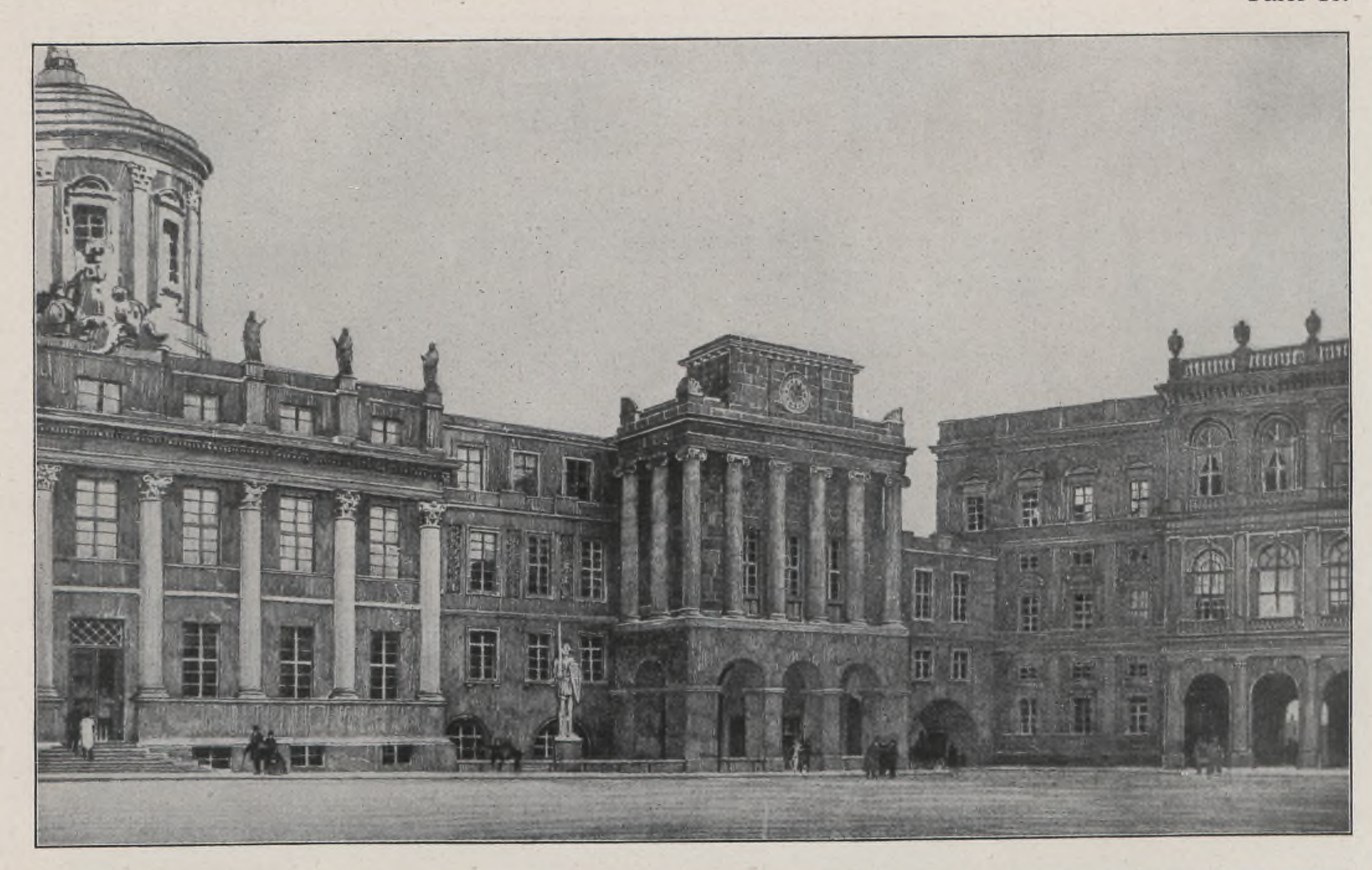
Architekten: Regierungsbaumeister Schuster und George, Berlin-Dahlem.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





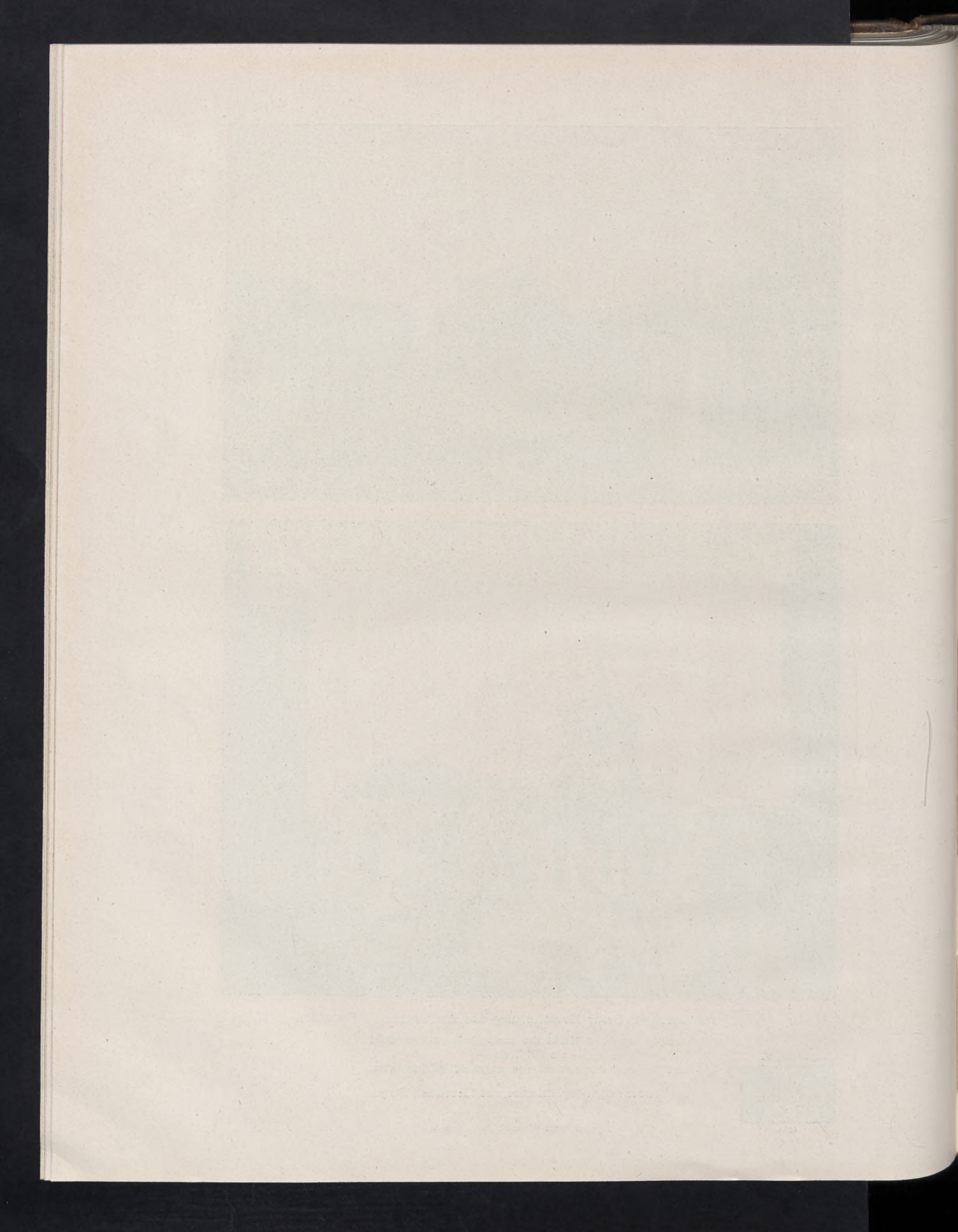
Wettbewerbsentwurf zur Erweiterung des Rathauses in Potsdam.

Ansicht am Alten Markt des preisgekrönten Entwurfes
— ein III. Preis —
und Variante der Ansicht des angekauften Entwurfes.

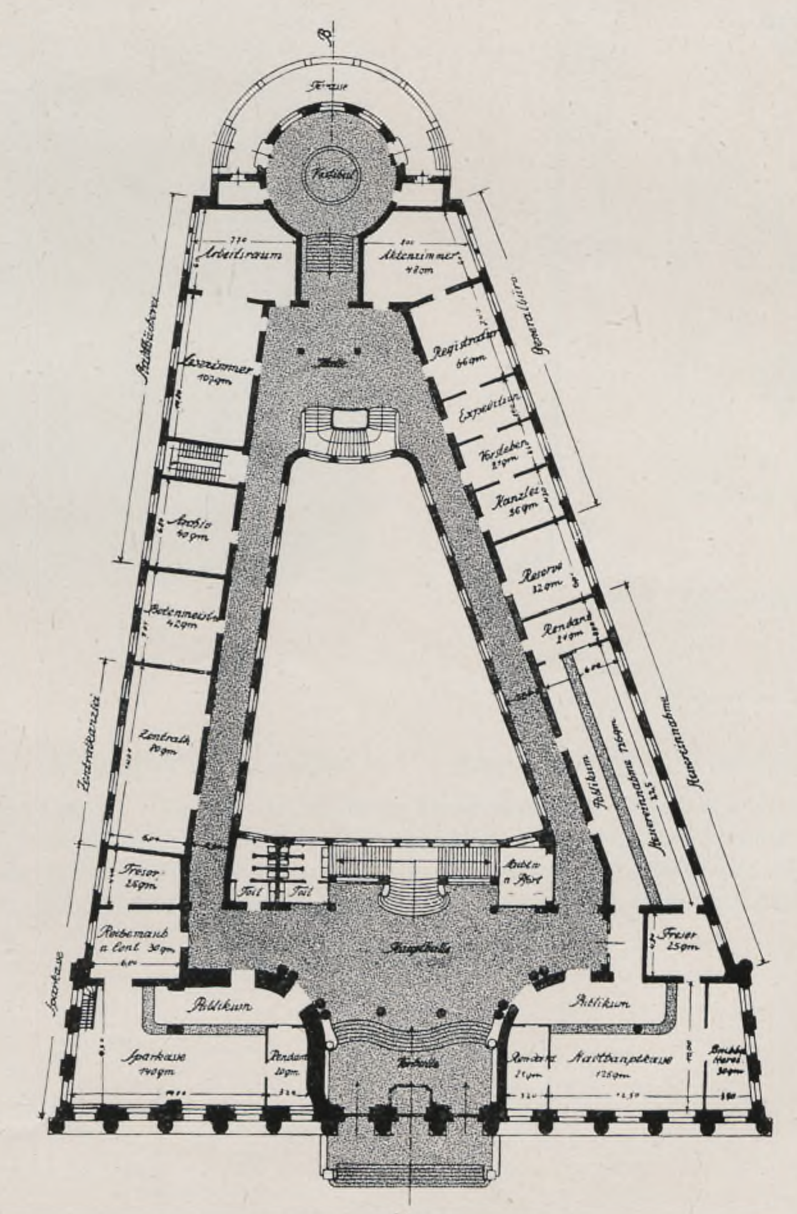
Architekten: Dipl.-Ing. Krischen und Liebenthal, Berlin.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Wettbewerbsentwurf zur Erweiterung des Rathauses in Potsdam

— ein III. Preis. —

Ansicht am Alten Markt und Erdgeschoßgrundriß.

Architekt: Professor Möhring, Berlin.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



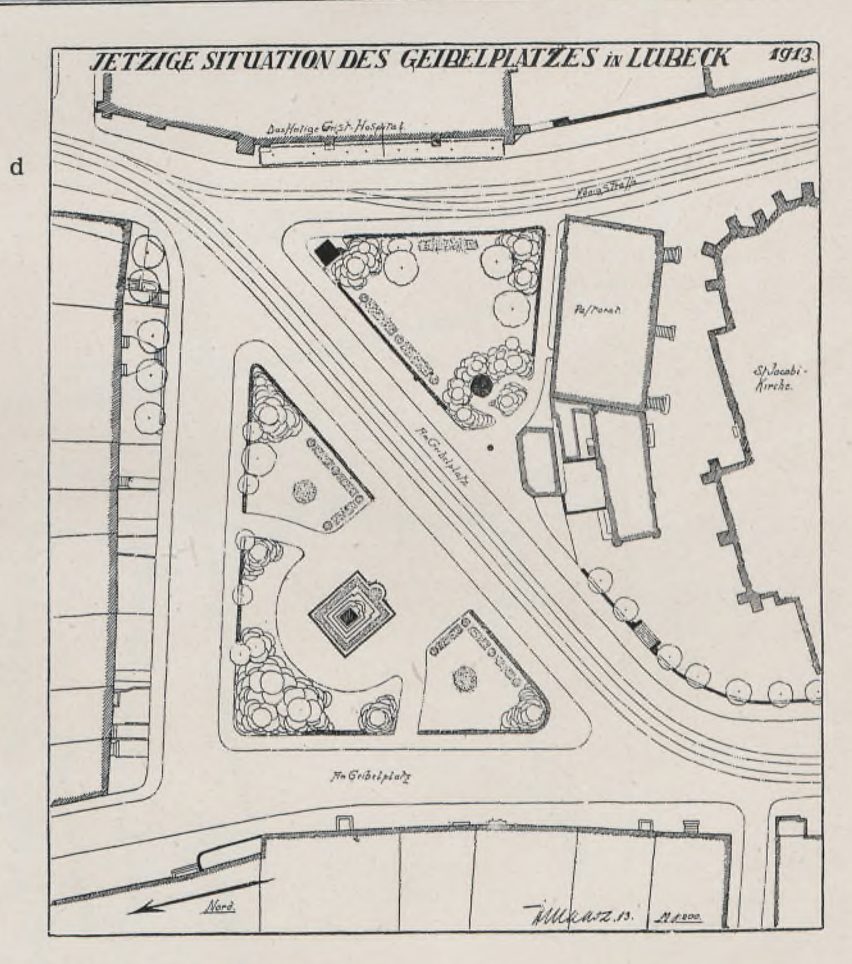
c



b



d



Der Geibelplatz in Lübeck — gegenwärtiger Zustand.

a) Vogelschaubild des Platzes. b) Von der Kleinen Burgstraße her gesehen. Unorganische Pflanzung verhindert das Platzbild zu übersehen; sie hat den eigentlichen Zweck, dem Denkmal einen Hintergrund zu geben. c) Von der Großen Burgstraße her gesehen. Neben der Pflanzung zersetzt das Platzbild die Kleinarchitektur von Selterbude, Anschlagsäule, Wartehaus und Bedürfnisanstalt. d) Lageplan.

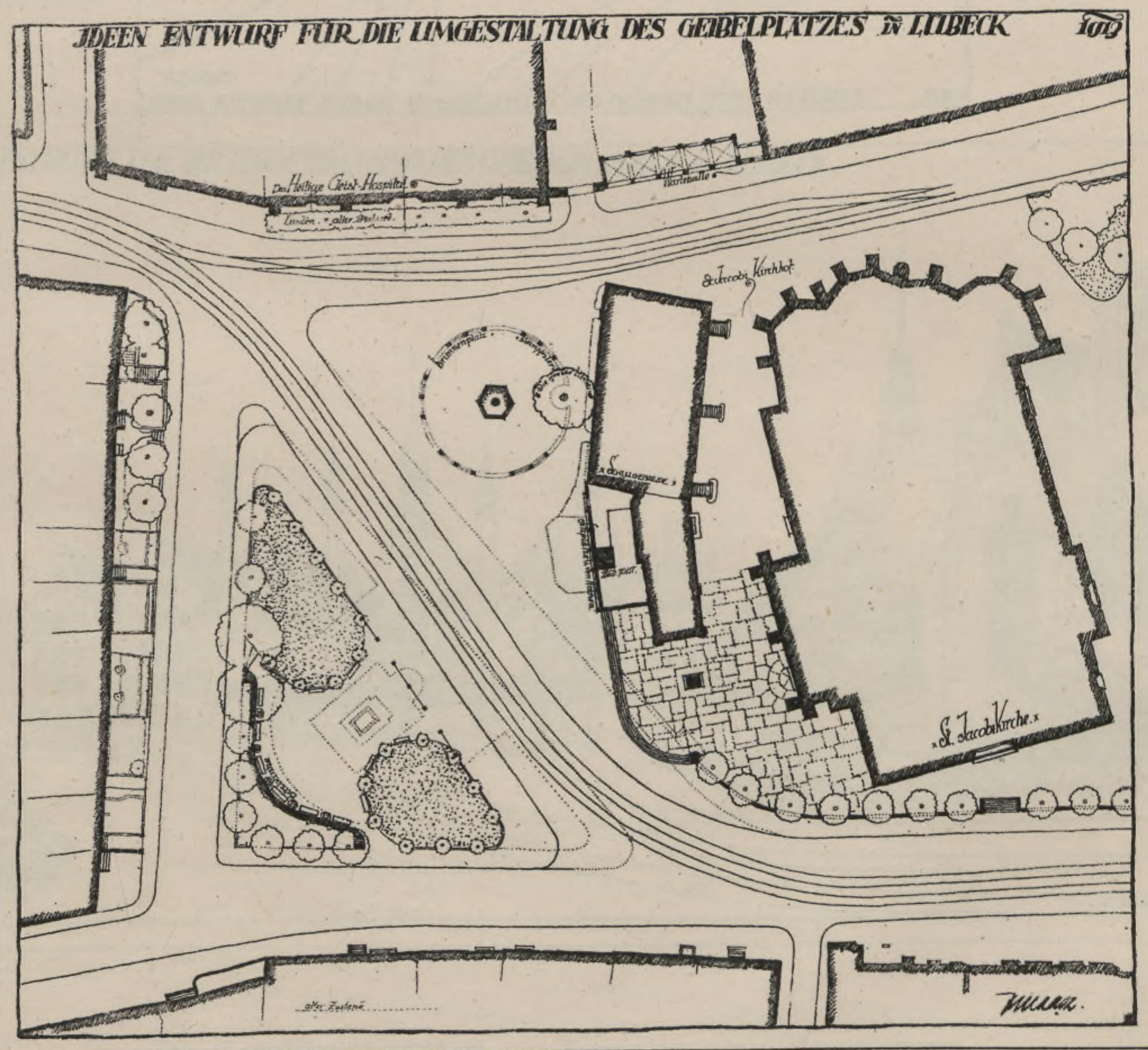
Jahrgang XI



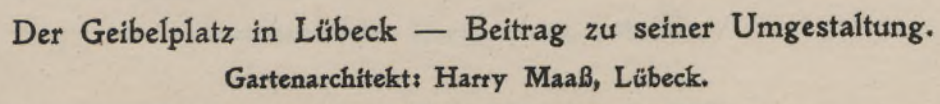
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







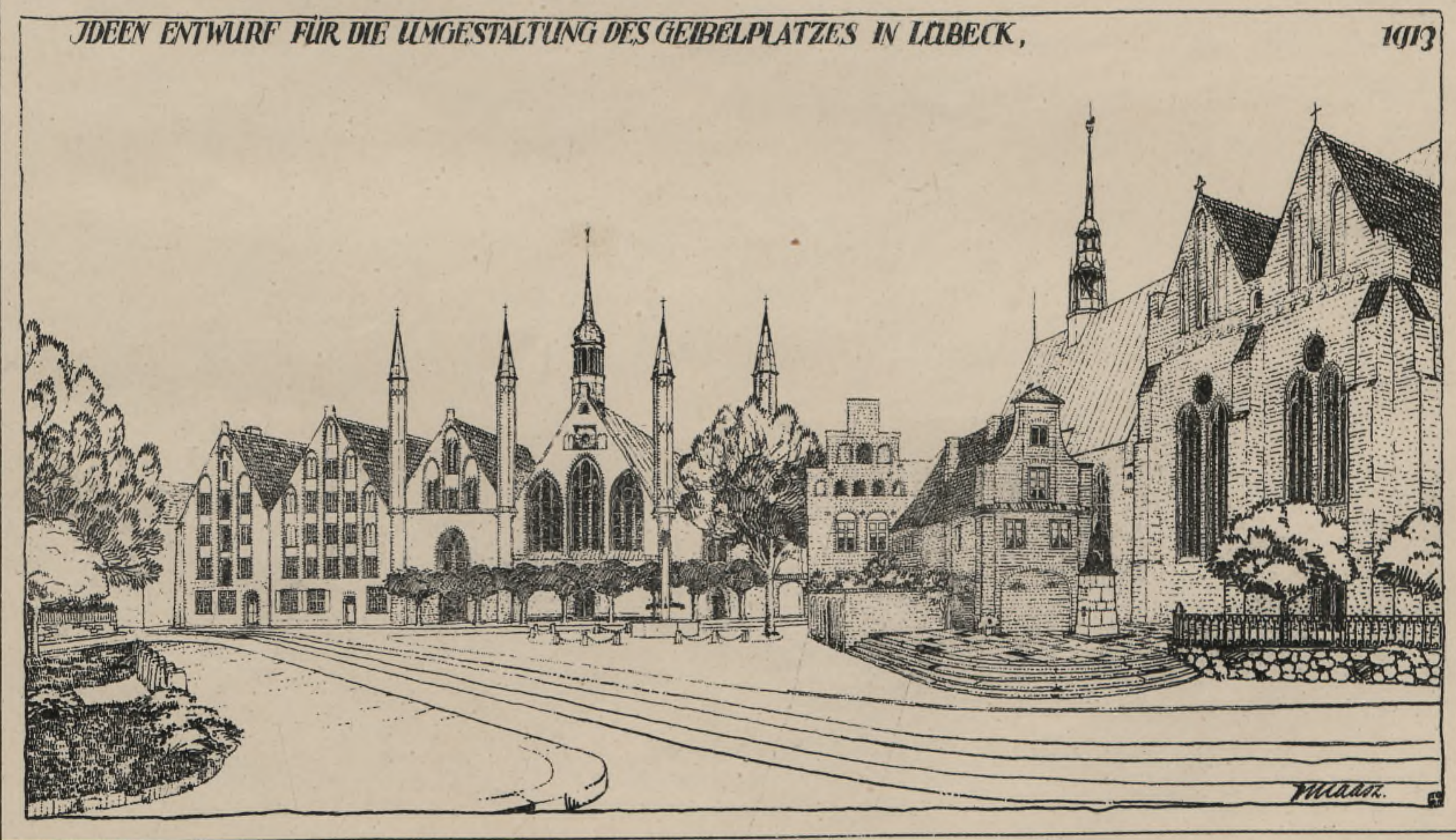


Der Geibelplatz in Lübeck — Beitrag zu seiner Umgestaltung.

Gartenarchitekt: Harry Maaß, Lübeck.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



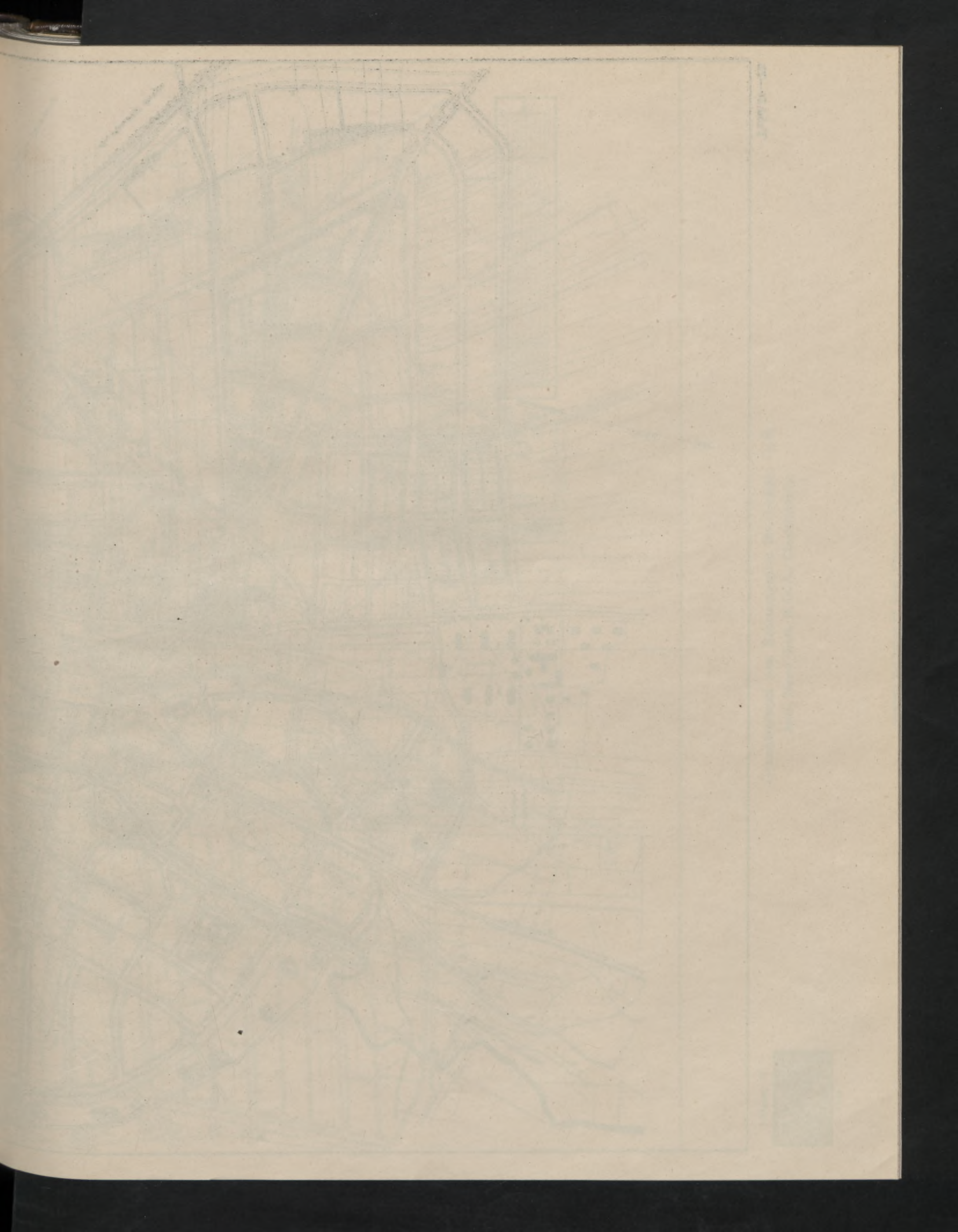




Der Geibelplatz in Lübeck — Beitrag zu seiner Umgestaltung.

Gartenarchitekt: Harry Maaß, Lübeck.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Gesamtentwurf zum Bebauungsplan für Rybnik, O.-S.

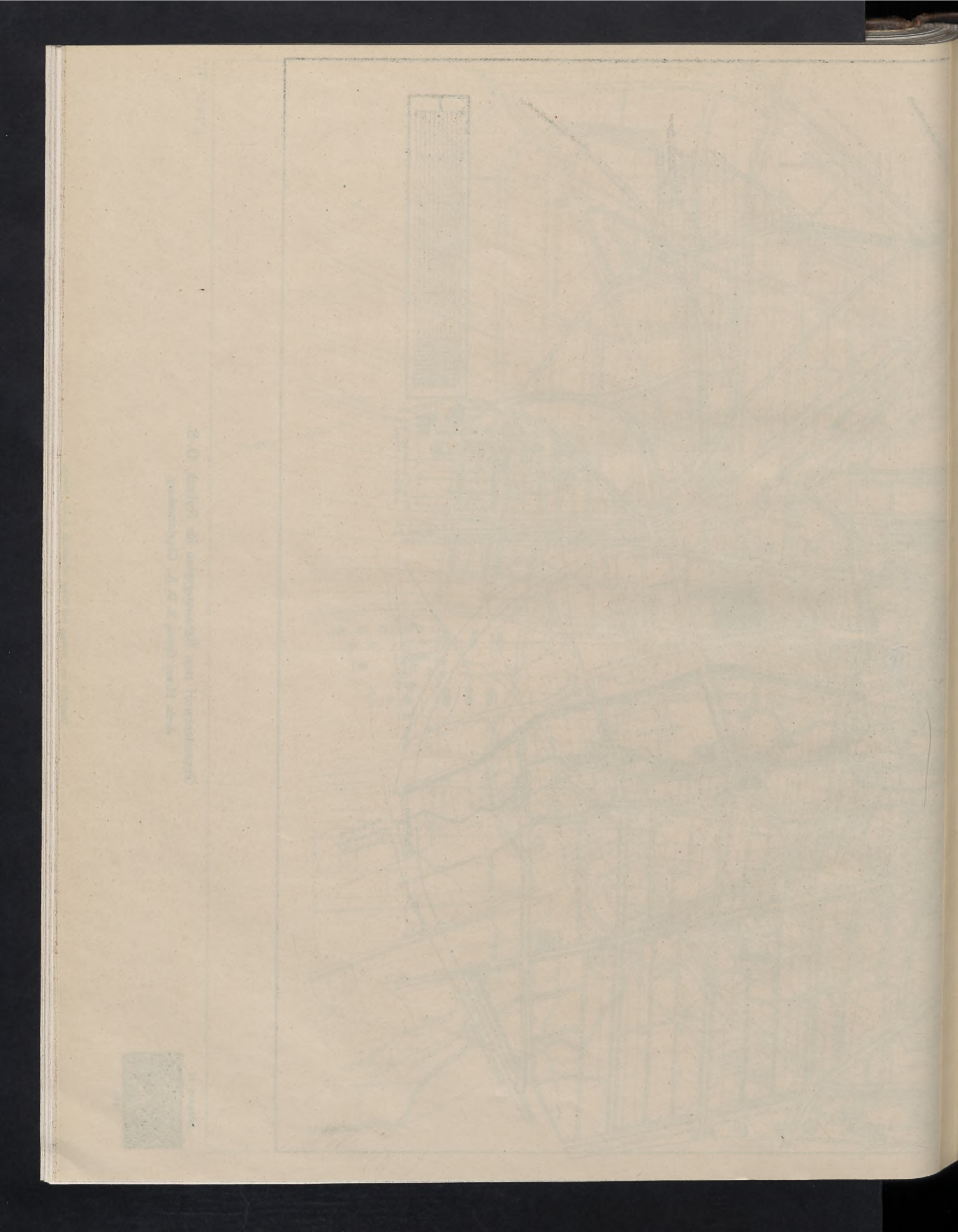
Arch. Henry Gross, B. D. A., Charlottenburg.

Jahrgang XI



1914

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Teilentwurf zum Bebauungsplan für Rybnik, O.-S.

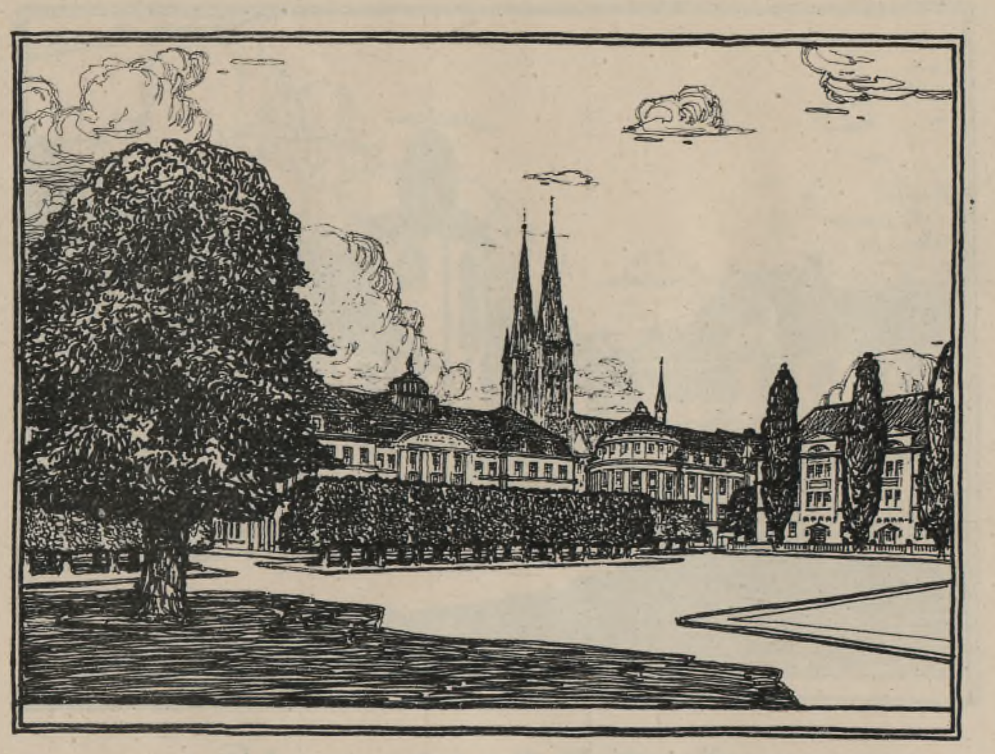
Arch. Henry Gross, B. D. A., Charlottenburg.

Jahrgang XI



Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



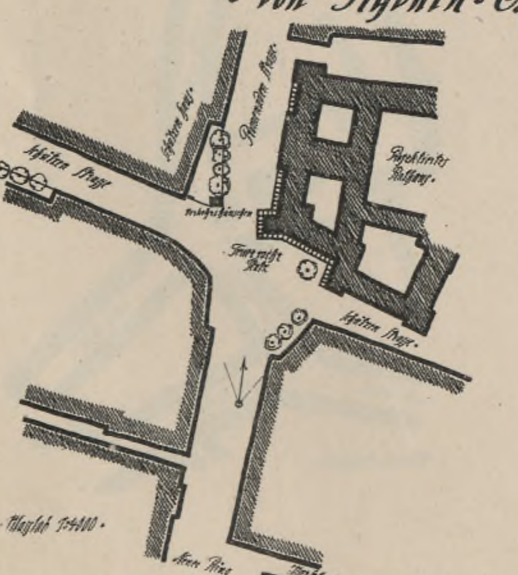


· Bebauungsplan und Stadterweiterung ·
· von Rybnik. O. S. ·

· Bild 1.
Blick vom Bahnhofsgebäude über den Bahnhofsplatz nach der neuen katholischen Pfarrkirche.

· Charlottenburg, Mai 1913 ·
Henry Gross
· Architekt B. D. A.

· Maßstab 1:4000 ·



· Bebauungsplan und Stadterweiterung ·
· von Rybnik. O. S. ·

· Bild 2.
Blick vom alten Ring in die Promenaden Straße nach dem jetzigen Feuerwehr Platz. Rechts das projektierte Rathaus. Links das Schützenhaus zu verbundenen alten Baumbestand mit Verkehrshäuschen.

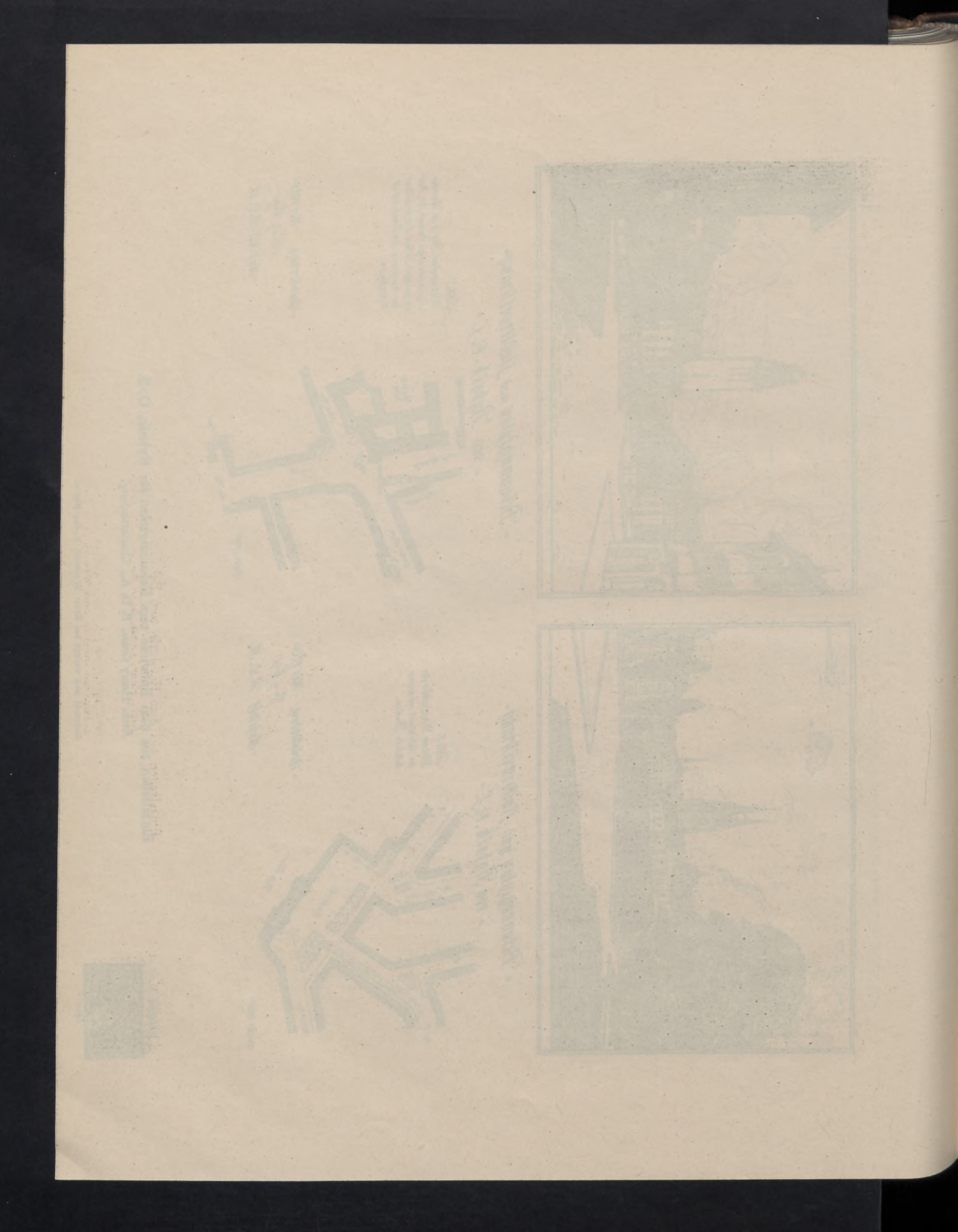
· Charlottenburg, Mai 1913 ·
Henry Gross
· Architekt B. D. A.

· Maßstab 1:4000 ·



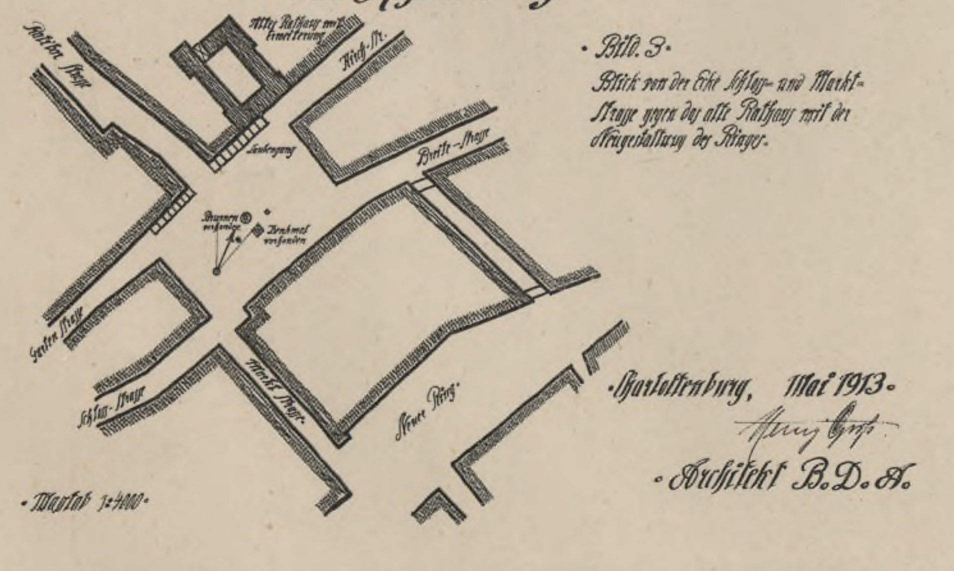
Einzelseiten aus dem Entwurfe zum Bebauungsplan für Rybnik, O.-S.
Arch. Henry Gross, B. D. A., Charlottenburg.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





· Bebauungsplan und Stadterweiterung ·
· von Rybnik O./S. ·



· Bild 3 ·
Blick von der Ecke Schloß- und Markt-Straße gegen das alte Rathaus mit der Neugestaltung des Ringes.

· Charlottenburg, Mai 1913 ·
Henry Gross
· Architekt B. D. A.

· Bebauungsplan und Stadterweiterung ·
von Rybnik O./S. ·

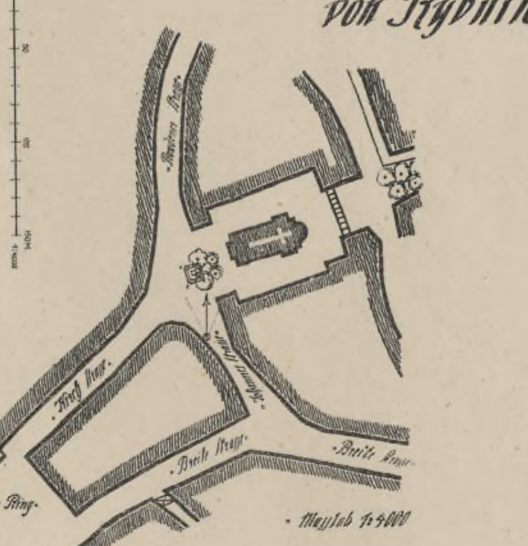


Bild: 4.
Blick aus der Johannes- in die Raudener-Straße mit Umgestaltung der Umgebung der alten kathol. Pfarrkirche.

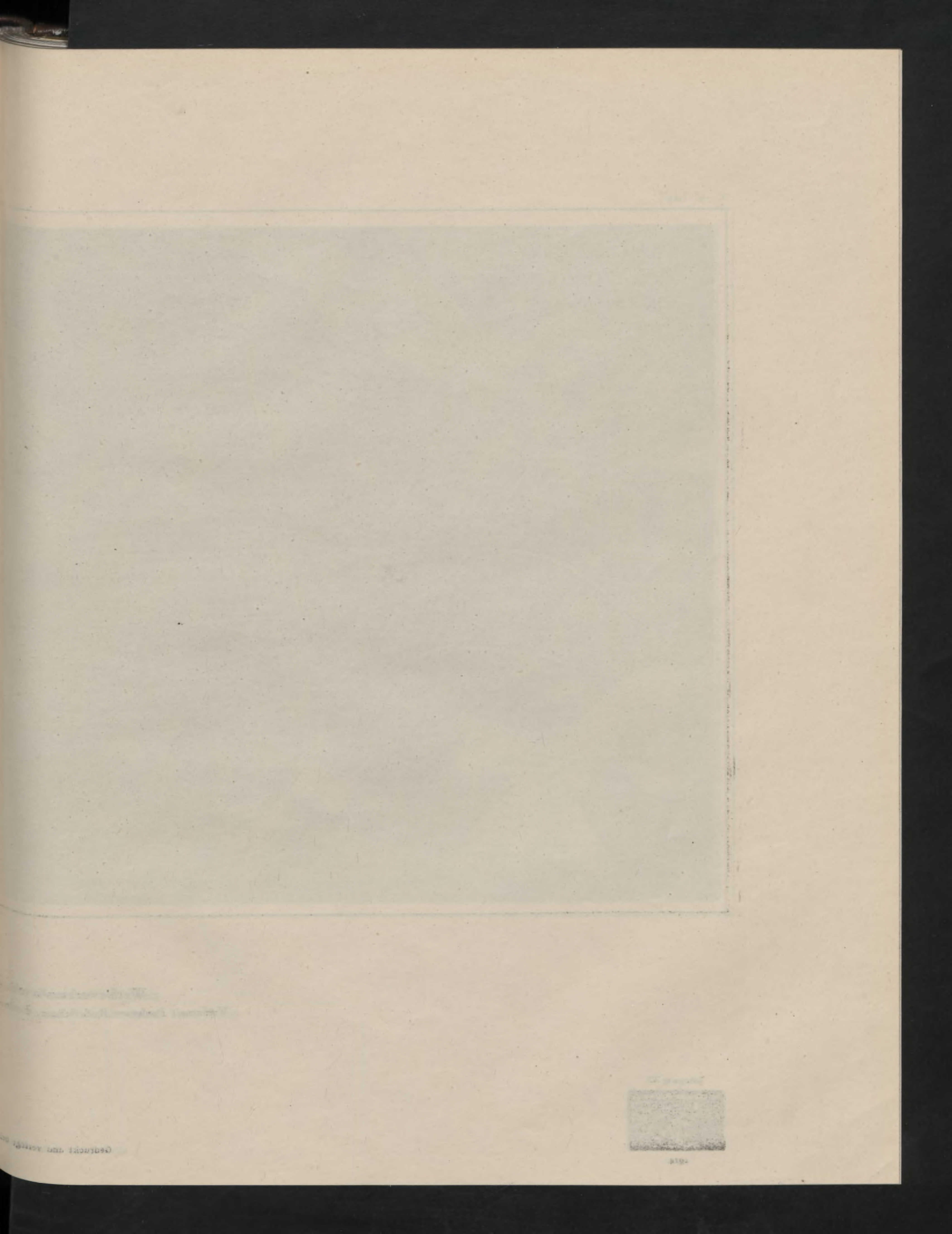
· Charlottenburg, Mai 1913 ·
Henry Gross
· Architekt B. D. A.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Einzelseiten aus dem Entwurfe zum Bebauungsplan für Rybnik, O.-S.
Arch. Henry Gross, B. D. A., Charlottenburg.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Wettbewerbsentwurf „Theodor Fontane" I. Preis

Verfasser: Professor Rud. Schaar, Berlin-Nikolassee und Architekt Bruno Taut, Berlin

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin





Wettbewerbsentwurf „Theodor Fontane“. I. Preis.

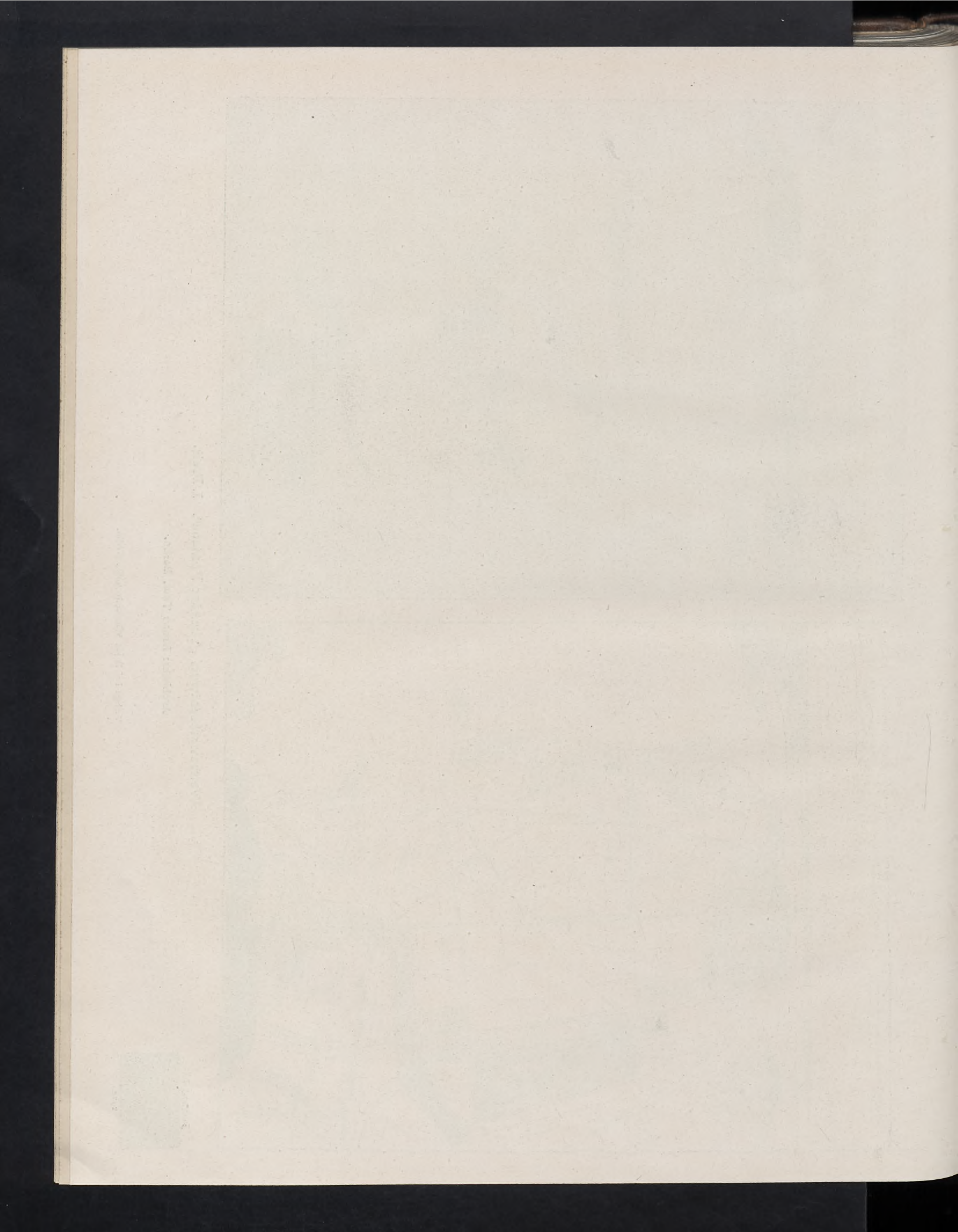
Architekt: Bruno Taut, Berlin.

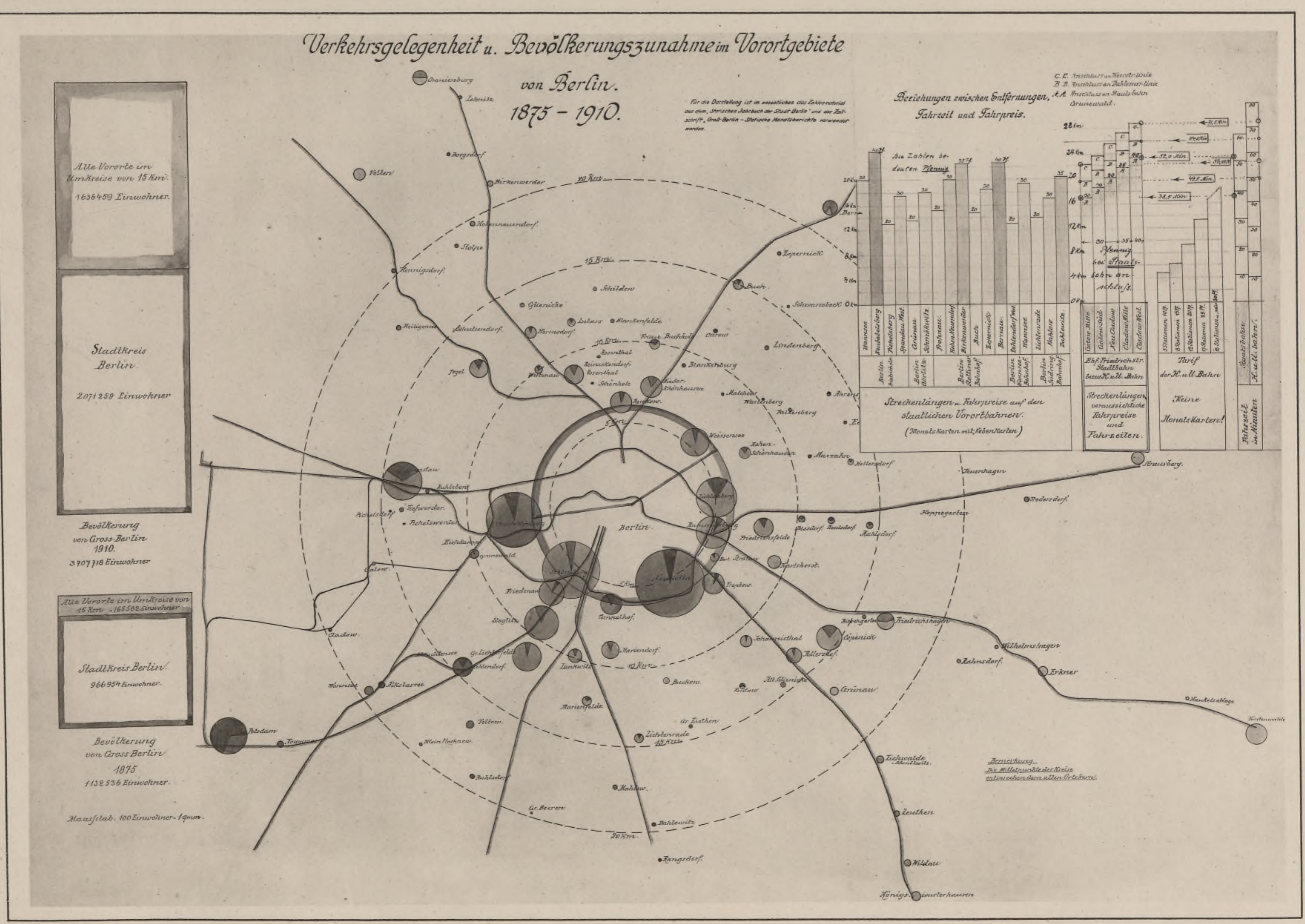
Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





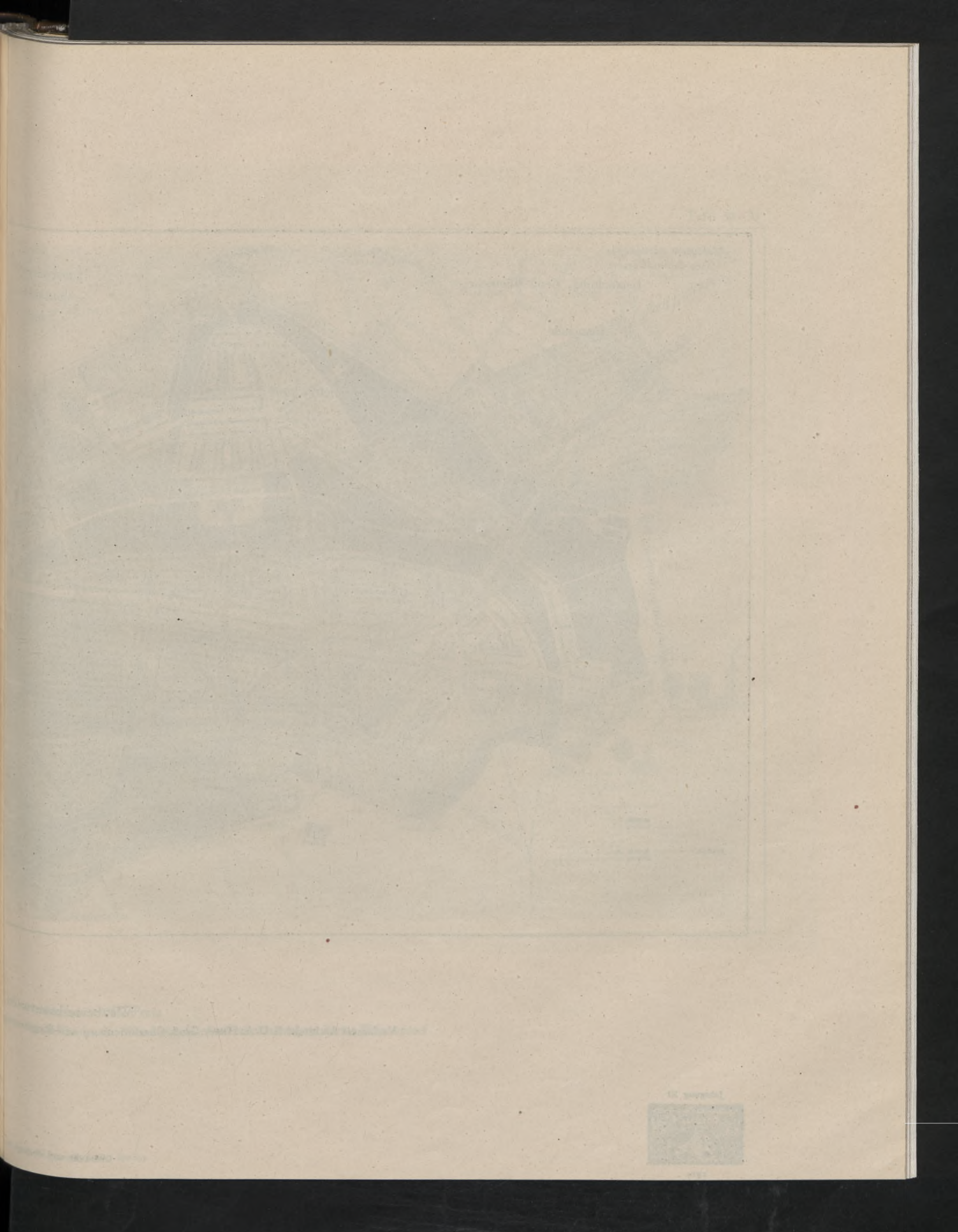
Jahrgang XI

DER STÄDTEBAU
1914

Wettbewerbsentwurf „Theodor Fontane“ I. Preis

Verkehrskarte von Professor Rud. Schaar, Berlin-Nikolassee

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin



Wettbewerbsentwurf „Dornröschen" II. Preis

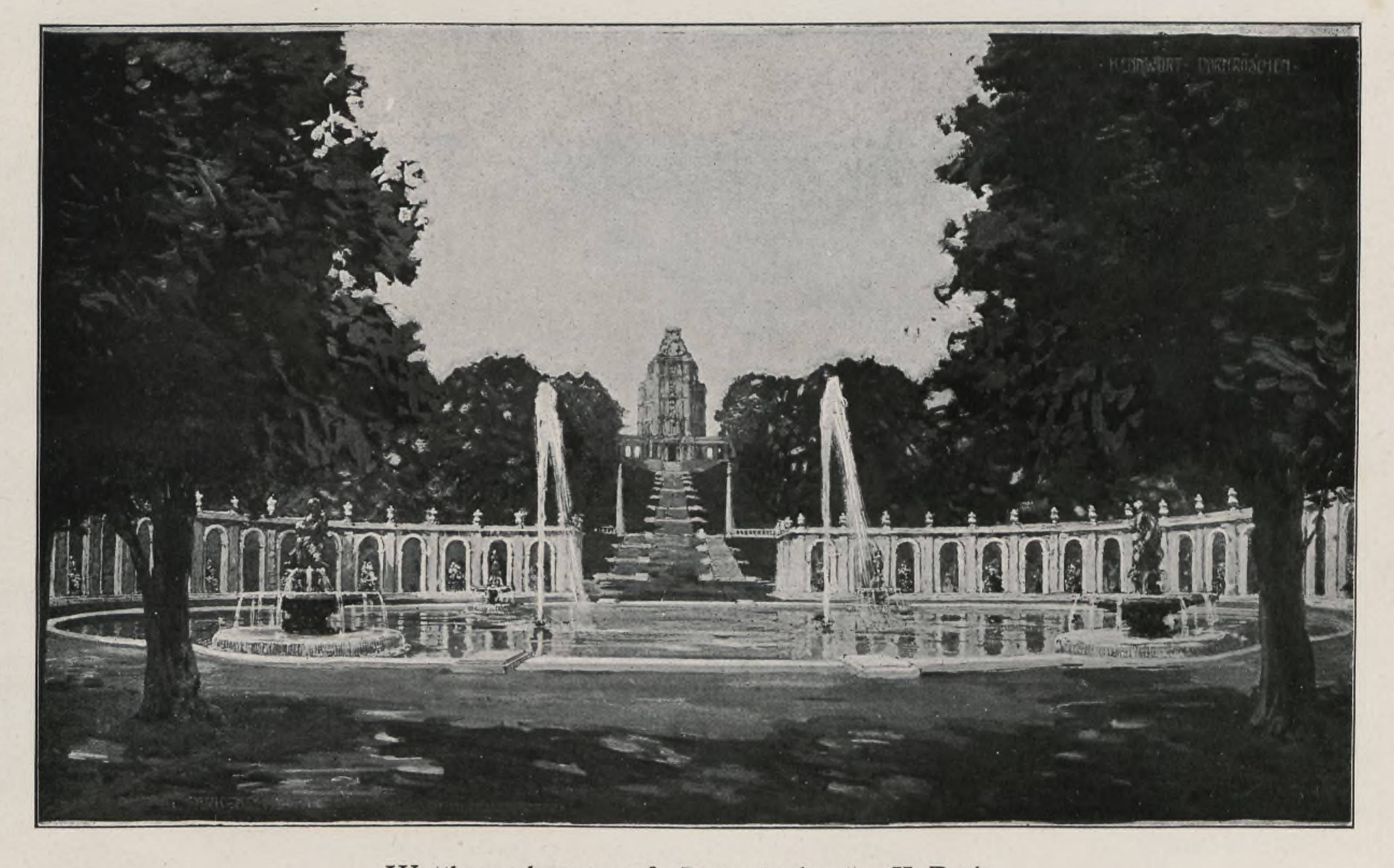
Verfasser: Architekt B.D.A. Henry Groß, Charlottenburg und Regierungsbaumeister Briske als Mitarbeiter für die Verkehrsanlagen, Berlin-Wilmersdorf



Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin





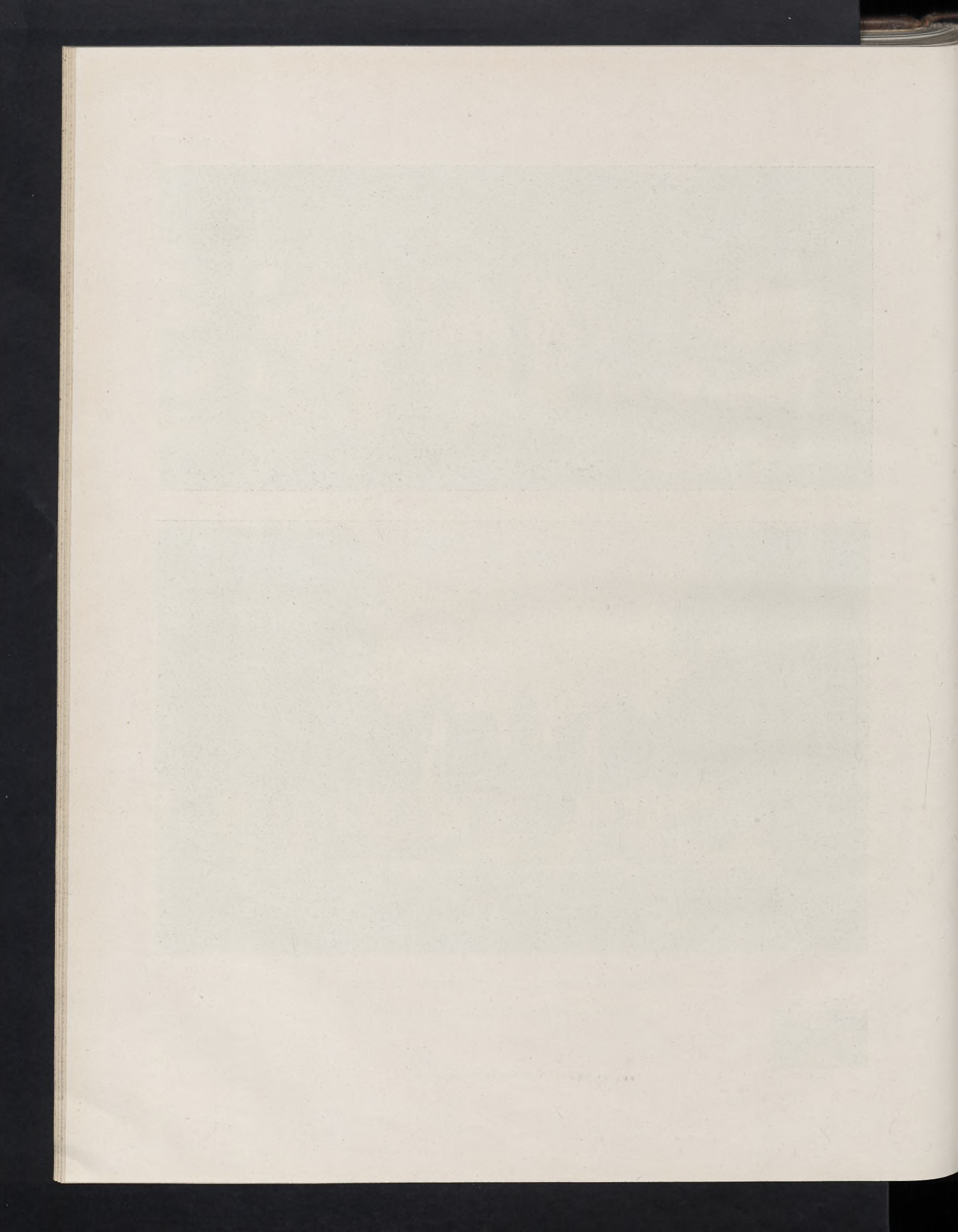


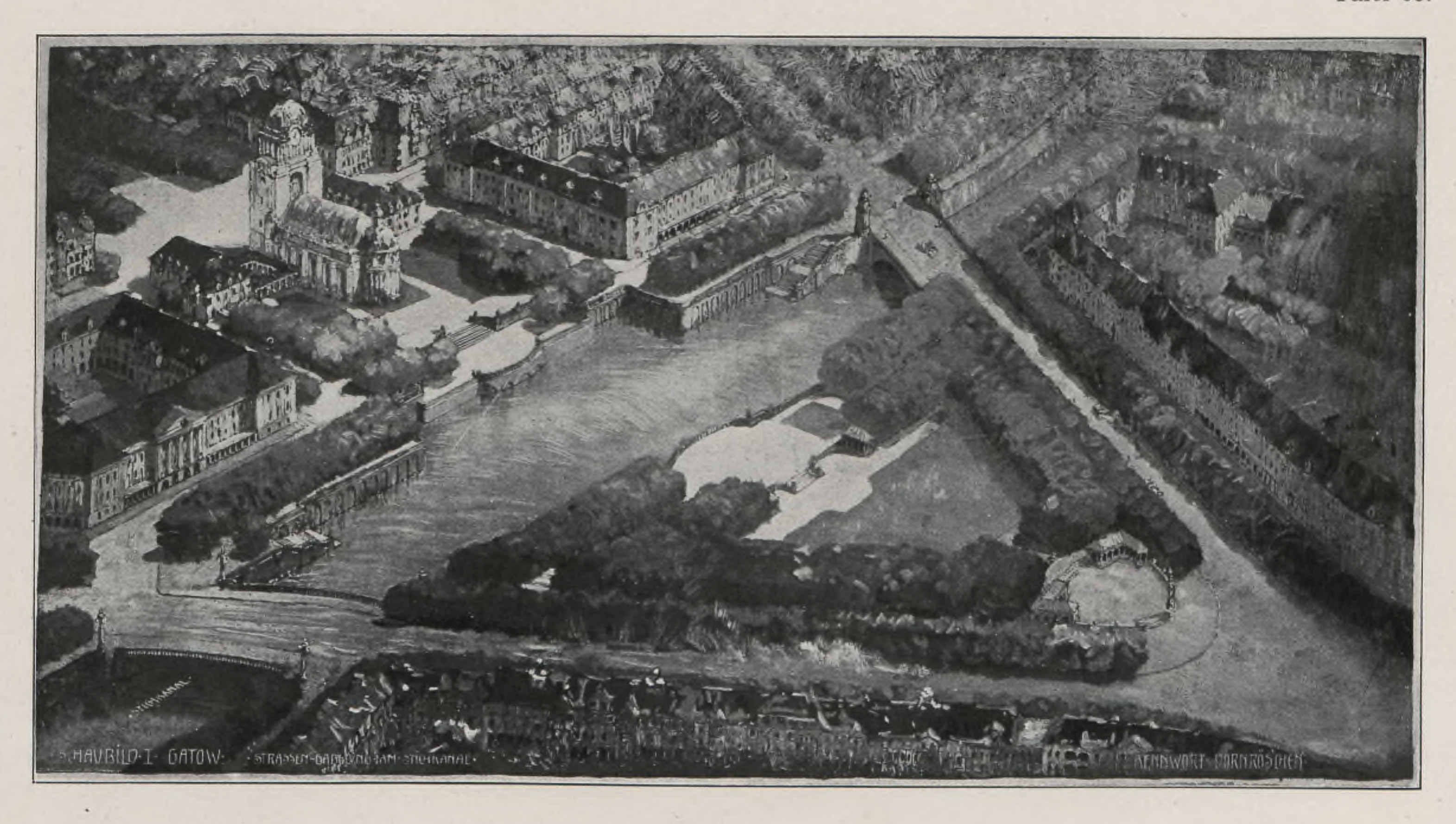
Wettbewerbsentwurf „Dornröschen". II. Preis.

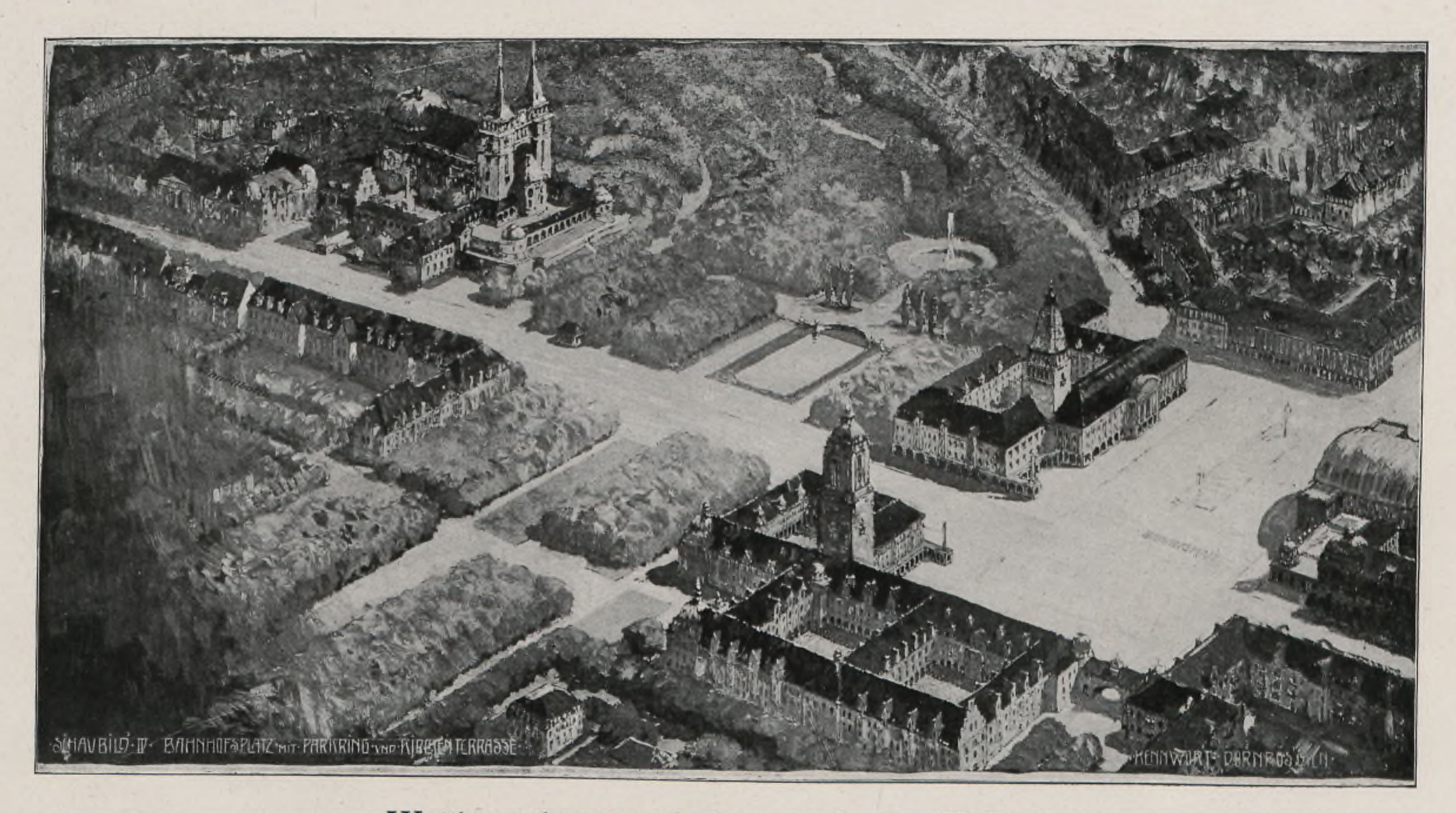
Architekt: Henry Groß, B. D. A., Charlottenburg.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





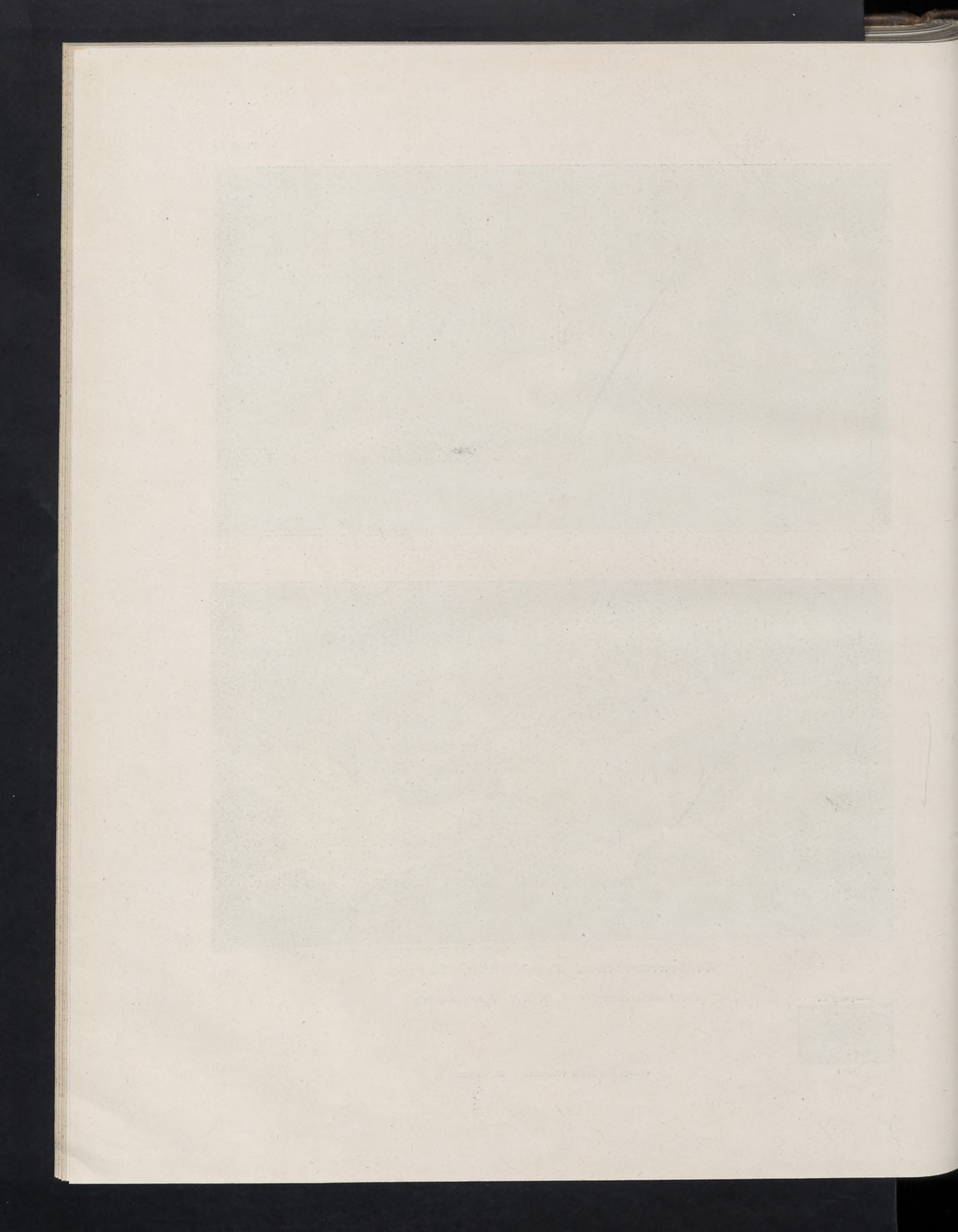


Wettbewerbsentwurf „Dornröschen". II. Preis.

Architekt: Henry Groß, B. D. A., Charlottenburg.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

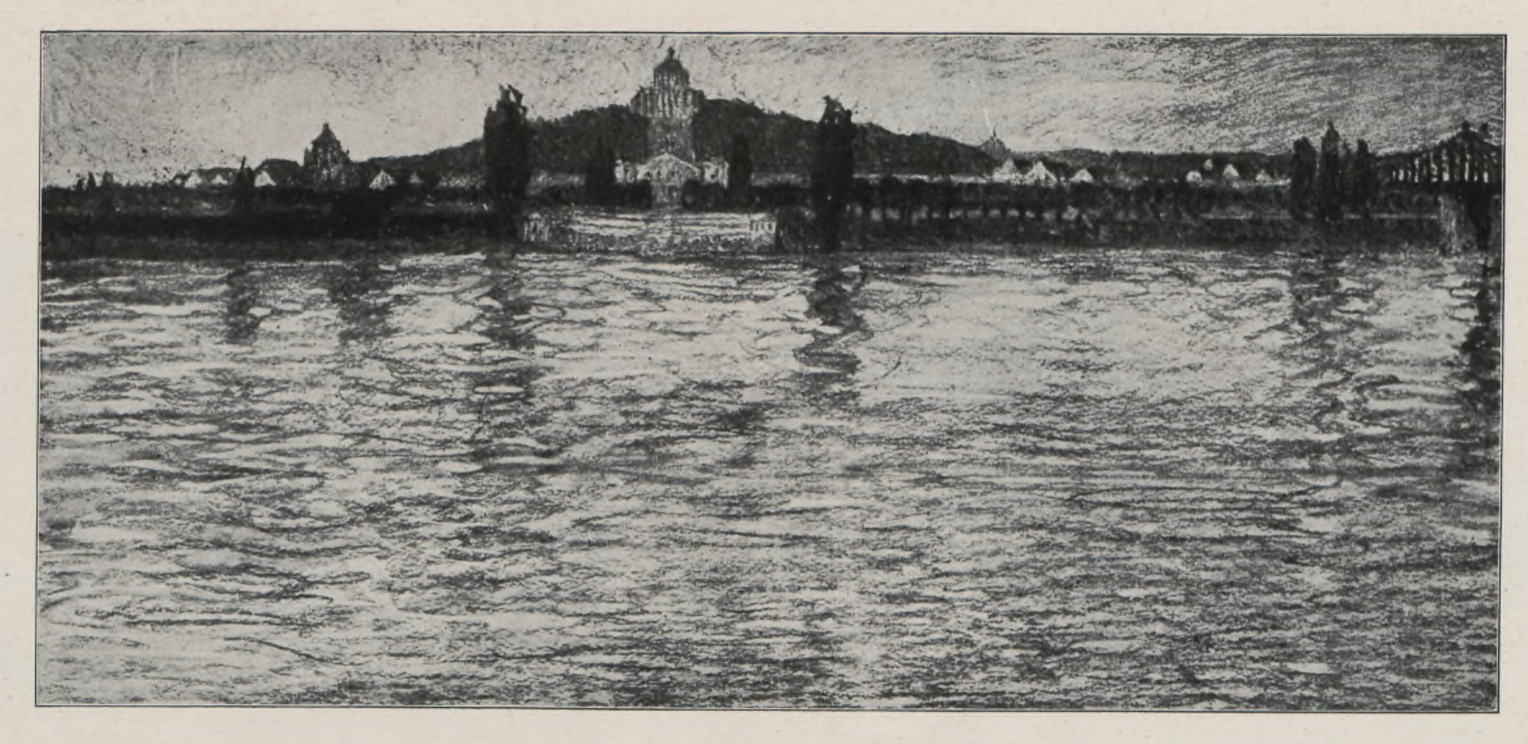


Wettbewerbsentwurf „Naturdenkmal" III. Preis

Verfasser: Architekt P. Recht und Gartenarchitekt H. Foeth, gemeinsam mit Architekt P. Bachmann und Ingenieur O. Kayser, Cöln a. Rhein



Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin





Wettbewerbsentwurf „Naturdenkmal“. III. Preis.

Verfasser: Architekt P. Recht und Gartenarchitekt Foeth, gemeinsam mit Architekt P. Bachmann und Ingenieur O. Kayser, Cöln am Rhein.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



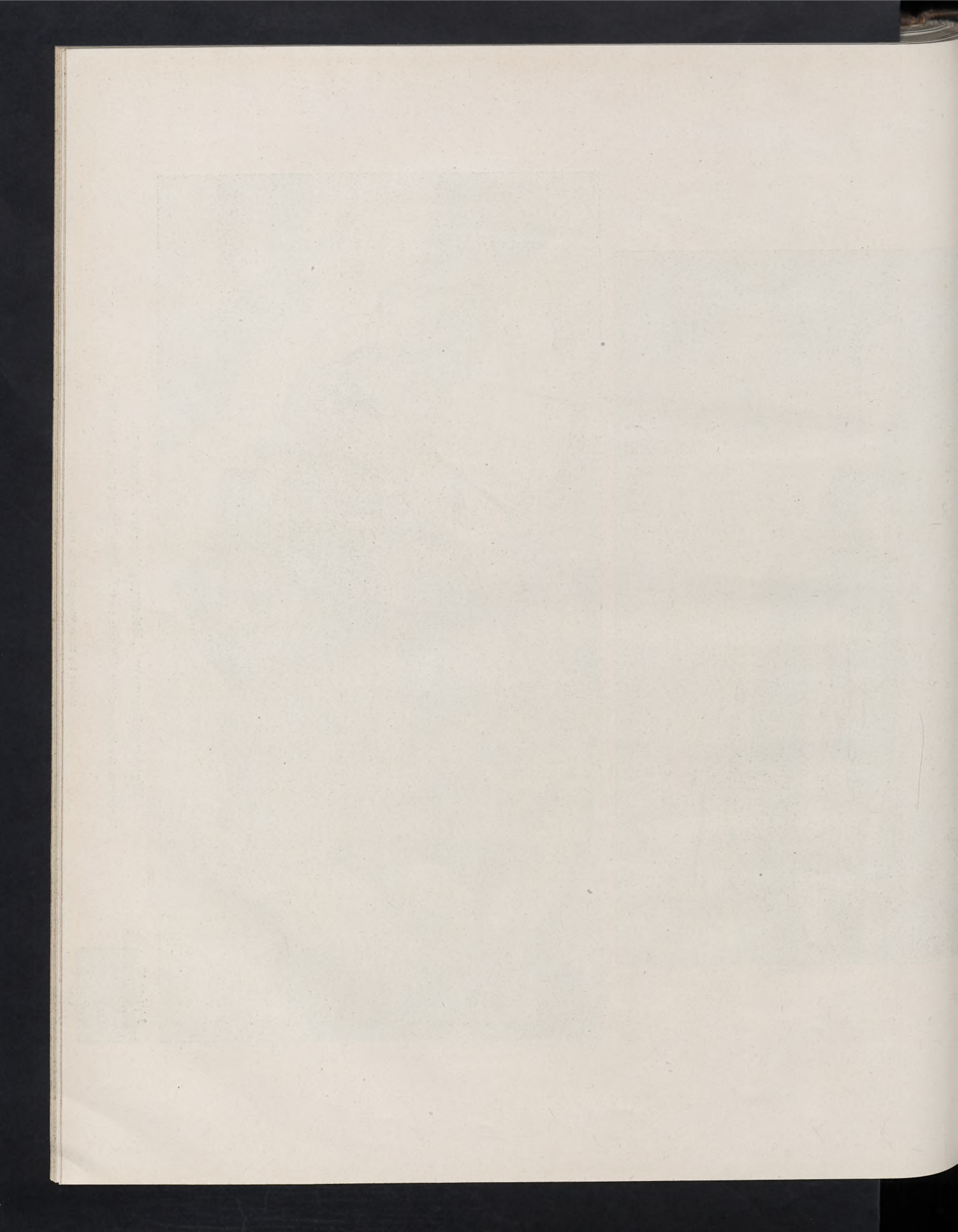


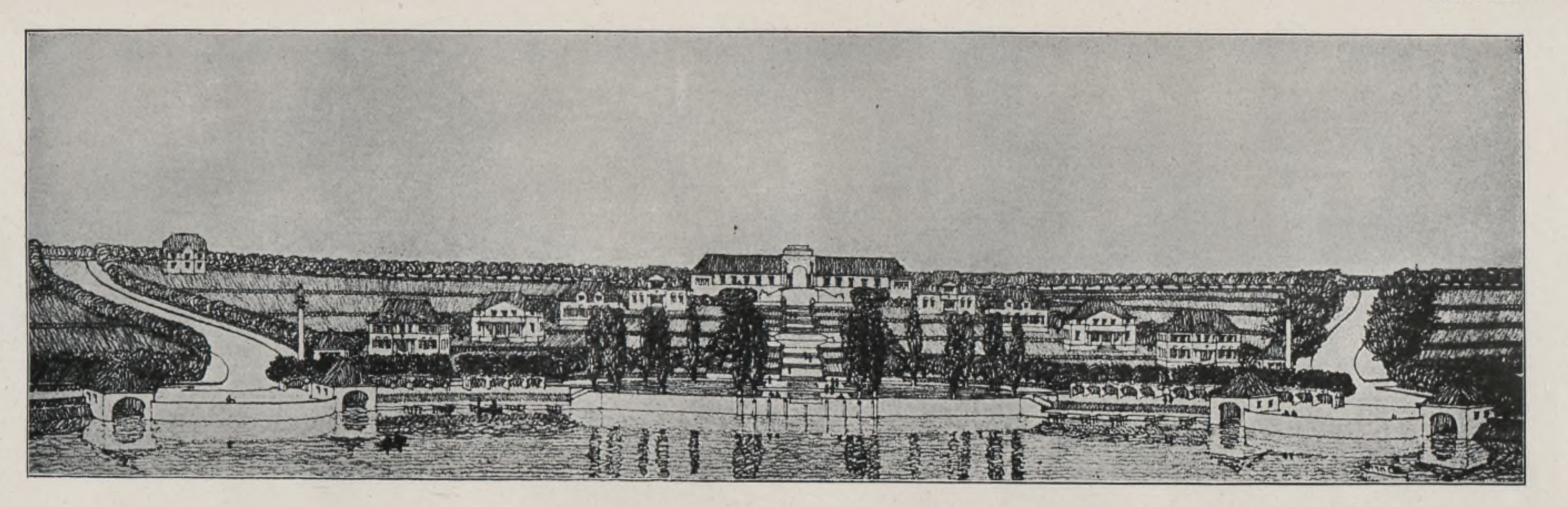
Wettbewerbsentwurf „Bebauungsinseln". Angekauft.

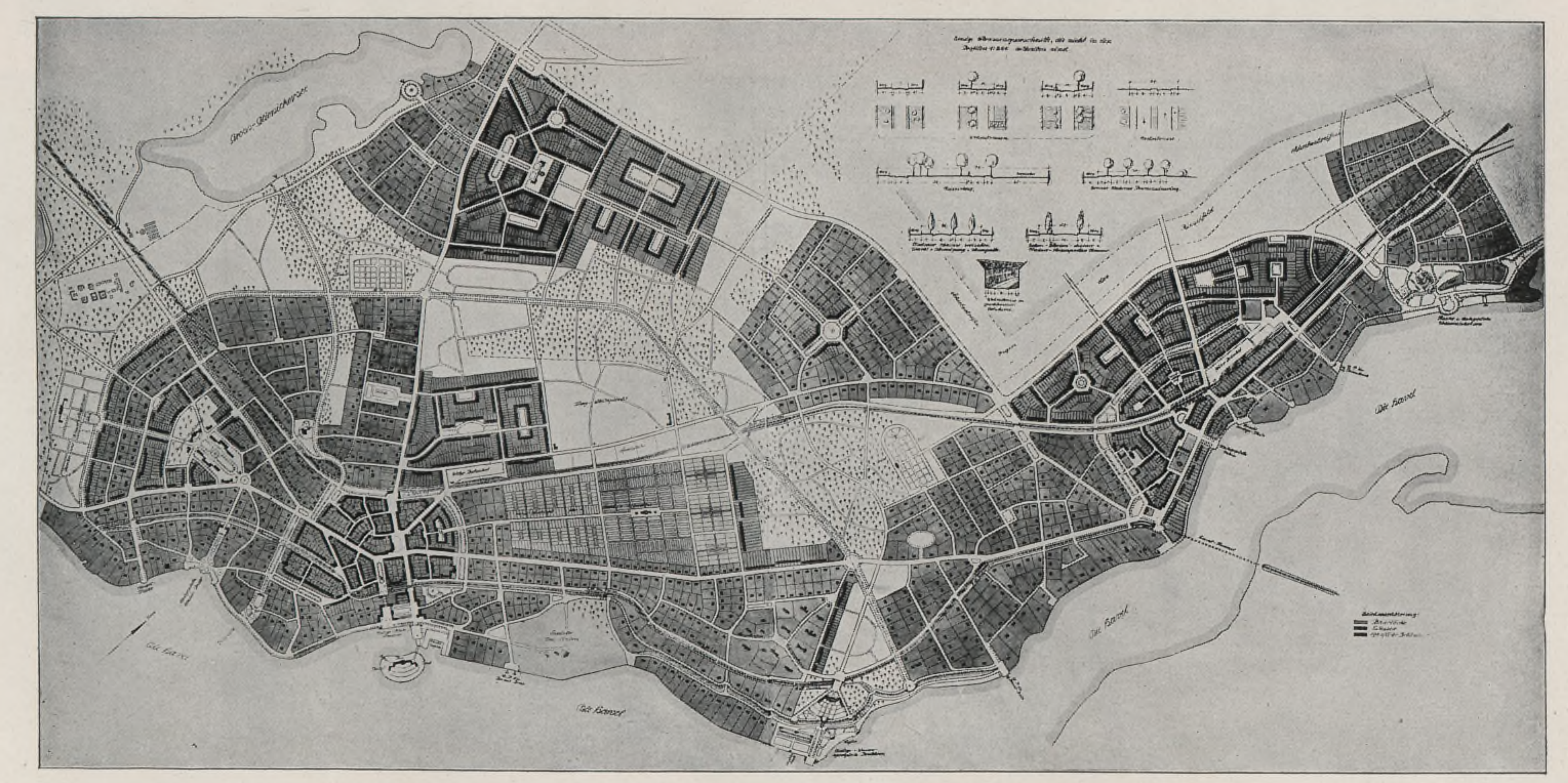
Verfasser: Stadtbaumeister Zollinger und Architekt Alfred Daiber, Neukölln.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



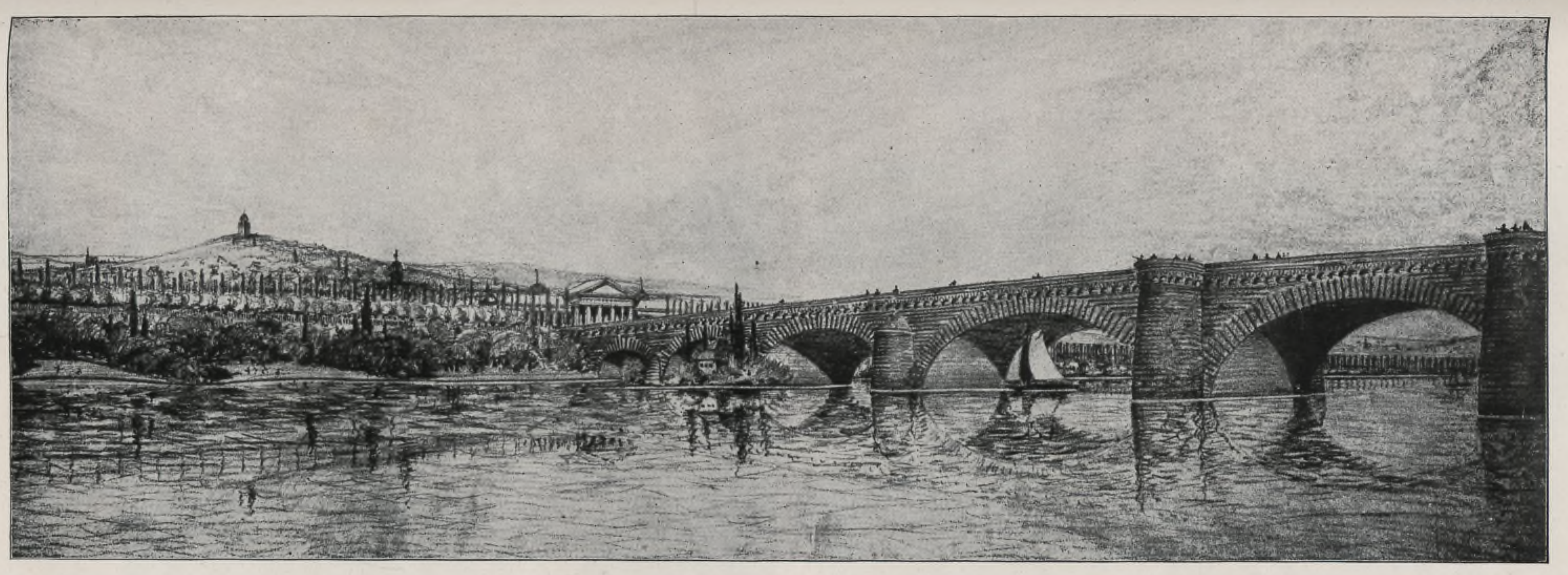




Wettbewerbsentwurf: „Zehn Kilometer Havelstrand, bleib auch bebaut ein schönes Land.“ Angekauft.

Verfasser: Architekt Albert Geßner, Charlottenburg und Regierungsbaumeister Axel Schleh, Berlin-Steglitz.

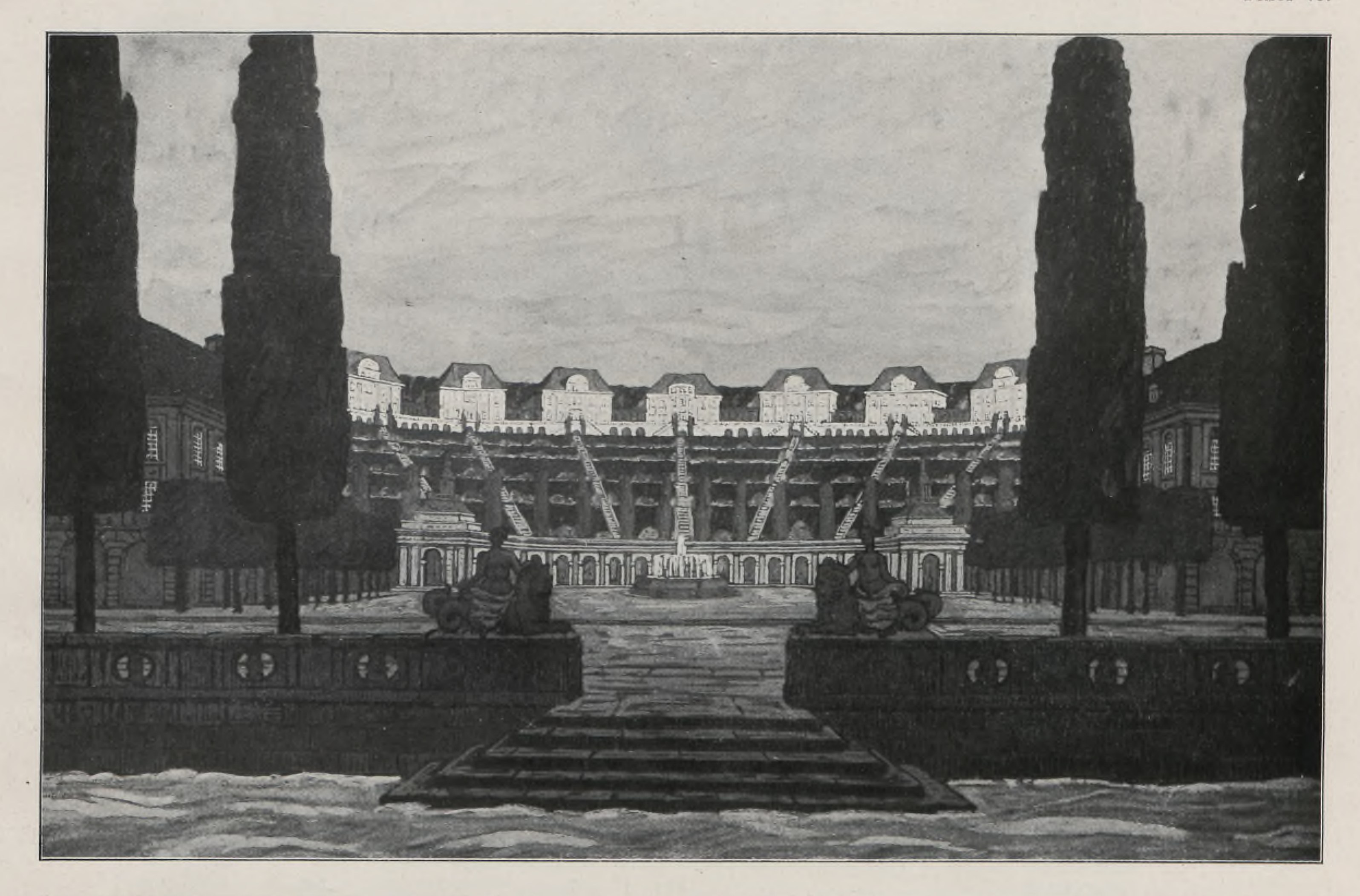
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Unten: Bebauungsplan des Wettbewerbsentwurfes „Andreas Sylvester“. Angekauft.
Verfasser: Finanzbaurat Kramer, Dresden-Blasewitz und Bauamtmann Petrich, Dresden.

Oben: Schaubild der Havelbrücke des Wettbewerbsentwurfes „Ob rote Ziegel, ob steinernes Grau, du verklärst es, Havel, in deinem Blau.“







Schaubilder aus den Wettbewerbsentwürfen „Siebenhügelstadt“ (oben) und „Nachwuchs“ (unten).



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerb „Havelgelände"
Kreis Osthavelland.

Kennwort „Wald und Wasser".
Blatt 3.

Wettbewerbsentwurf „Wald und Wasser"

Jahrgang XI



1914

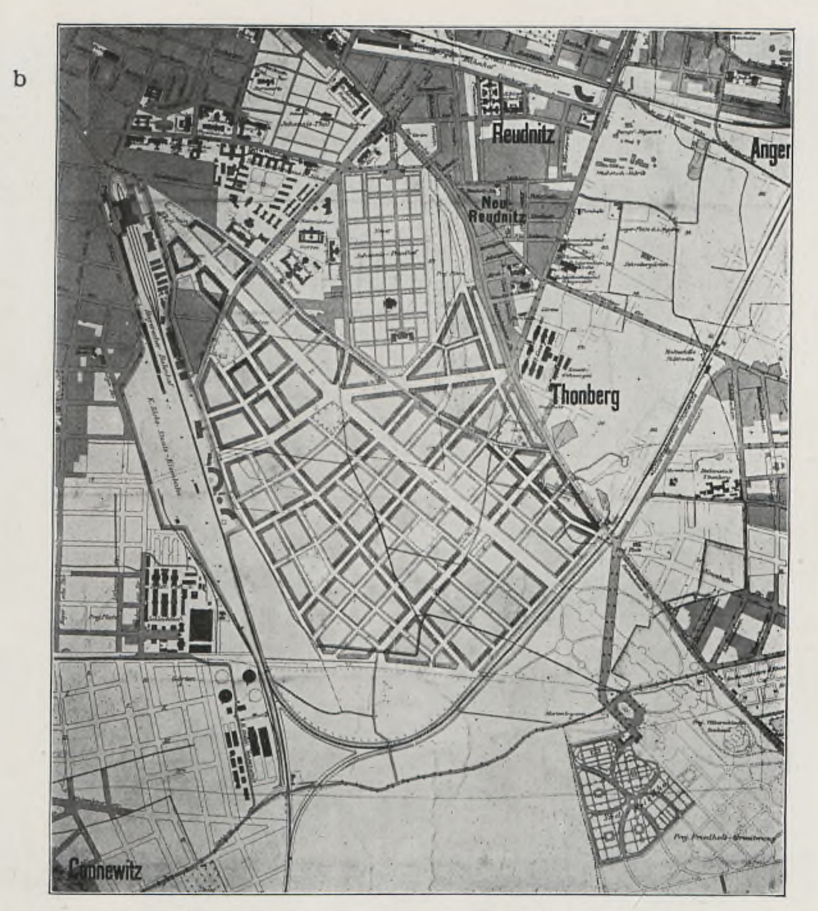
Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin



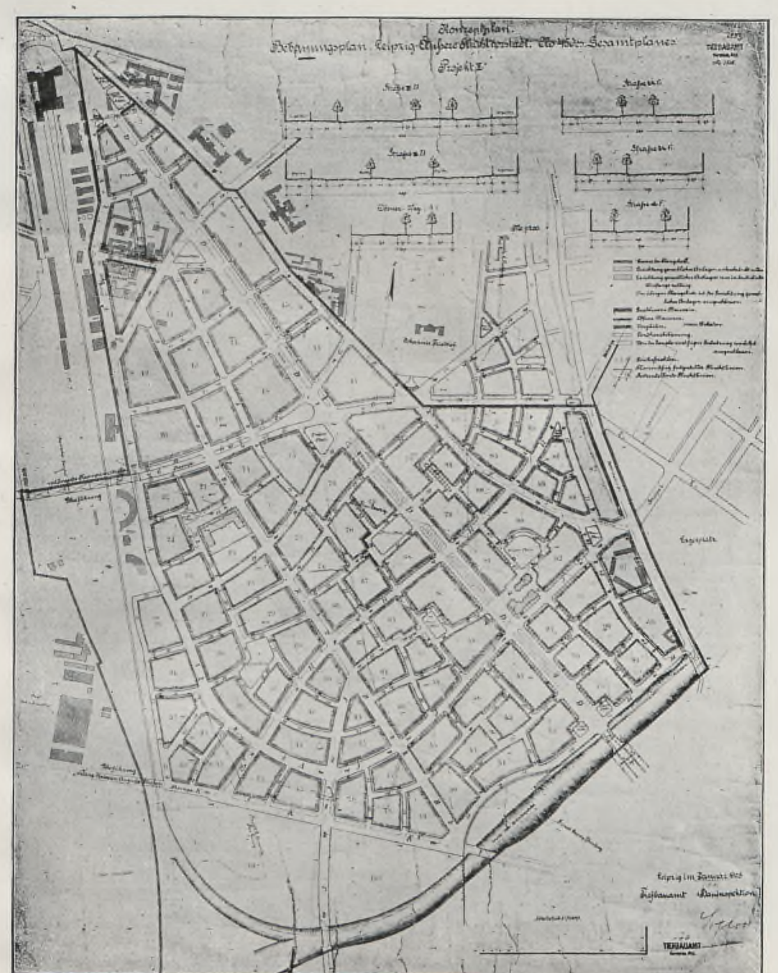
a



b



c

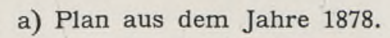


d



Aus der geschichtlichen Entwicklung des Bebauungsplanes für die äußere Südostvorstadt von Leipzig.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914



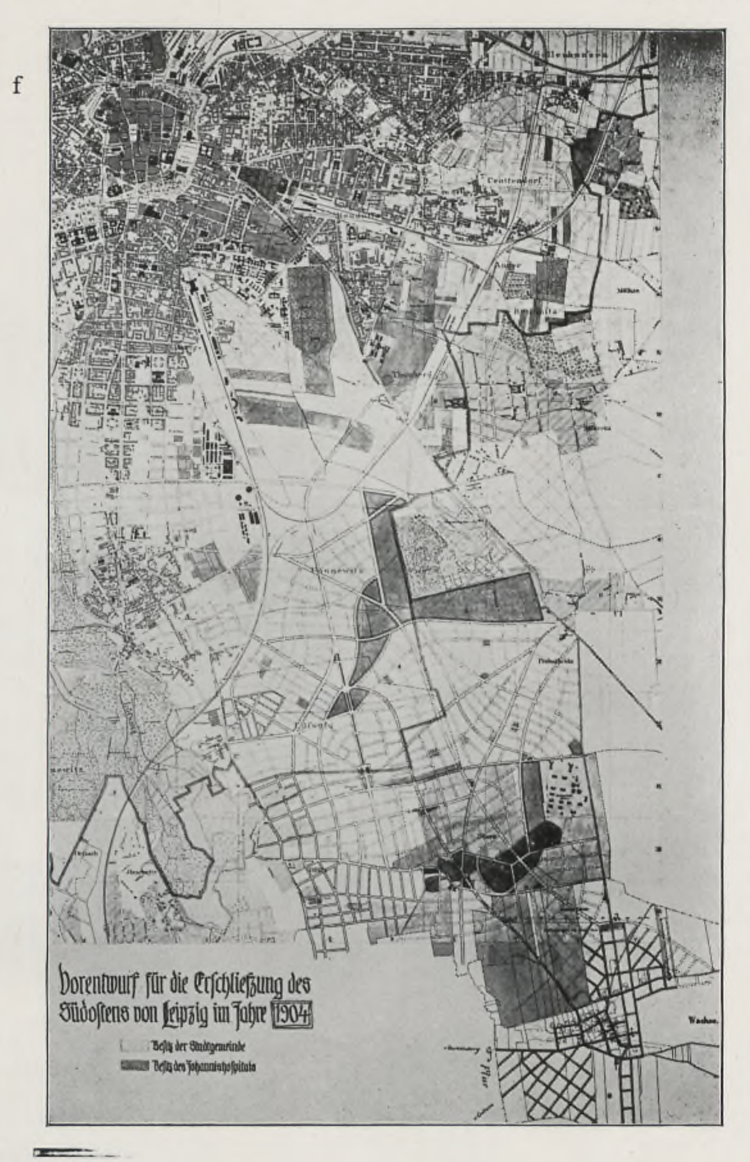
a) Plan aus dem Jahre 1878.
b) Plan aus dem Jahre 1899.
c) dgl. aus dem Jahre 1905.
d) dgl. aus dem Jahre 1906.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

e



f



g



Aus der geschichtlichen Entwicklung des Bebauungsplanes für die äußere Südostvorstadt von Leipzig.

e) Vorentwurf von Stadtbauinspektor Hans Strobel 1910.
f) Vorentwurf aus dem Jahre 1904.
g) Zur Ausführung bestimmter Plan nebst Stadion vor dem Völkerschlachtdenkmal.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



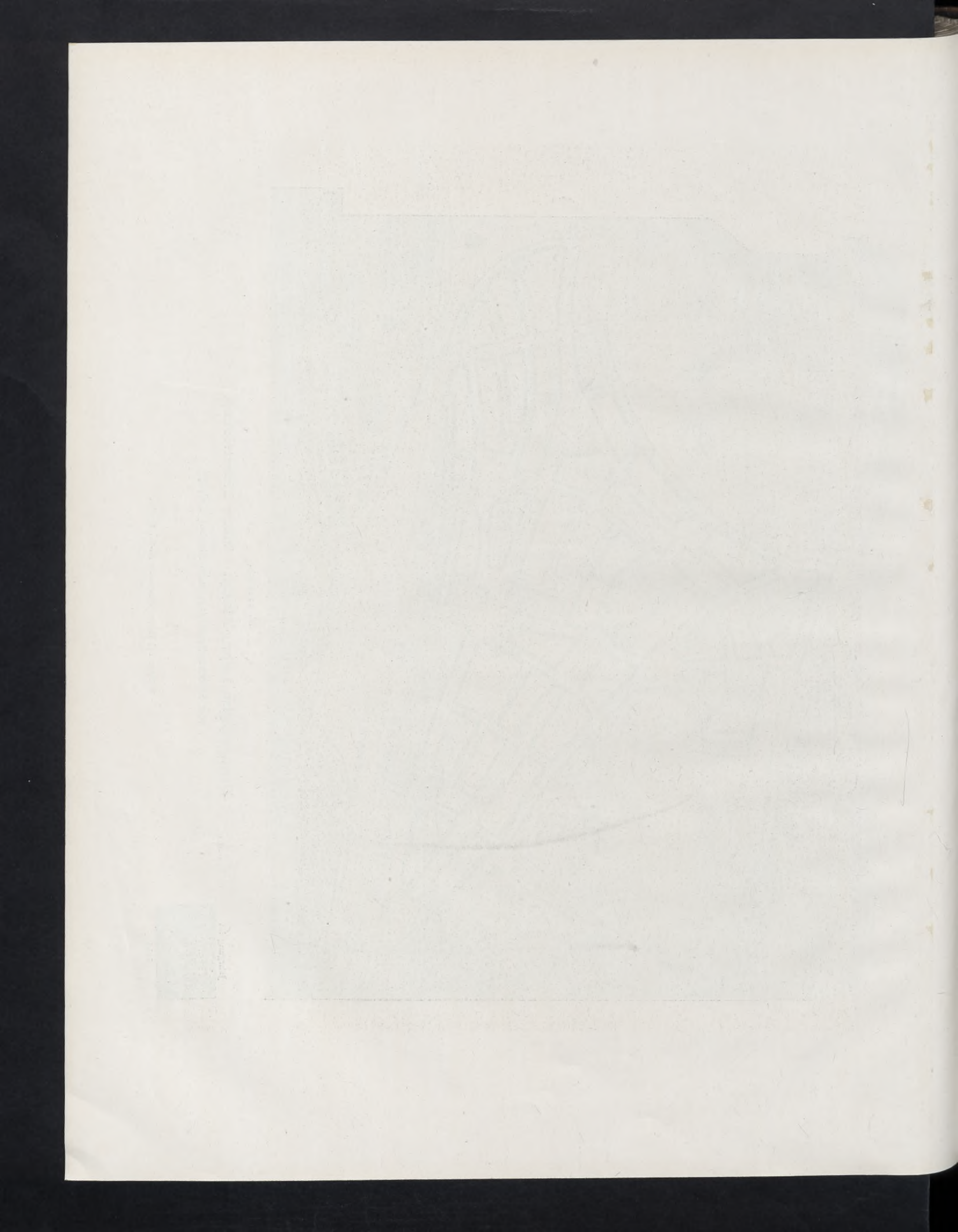
M. 1 : 10 000.

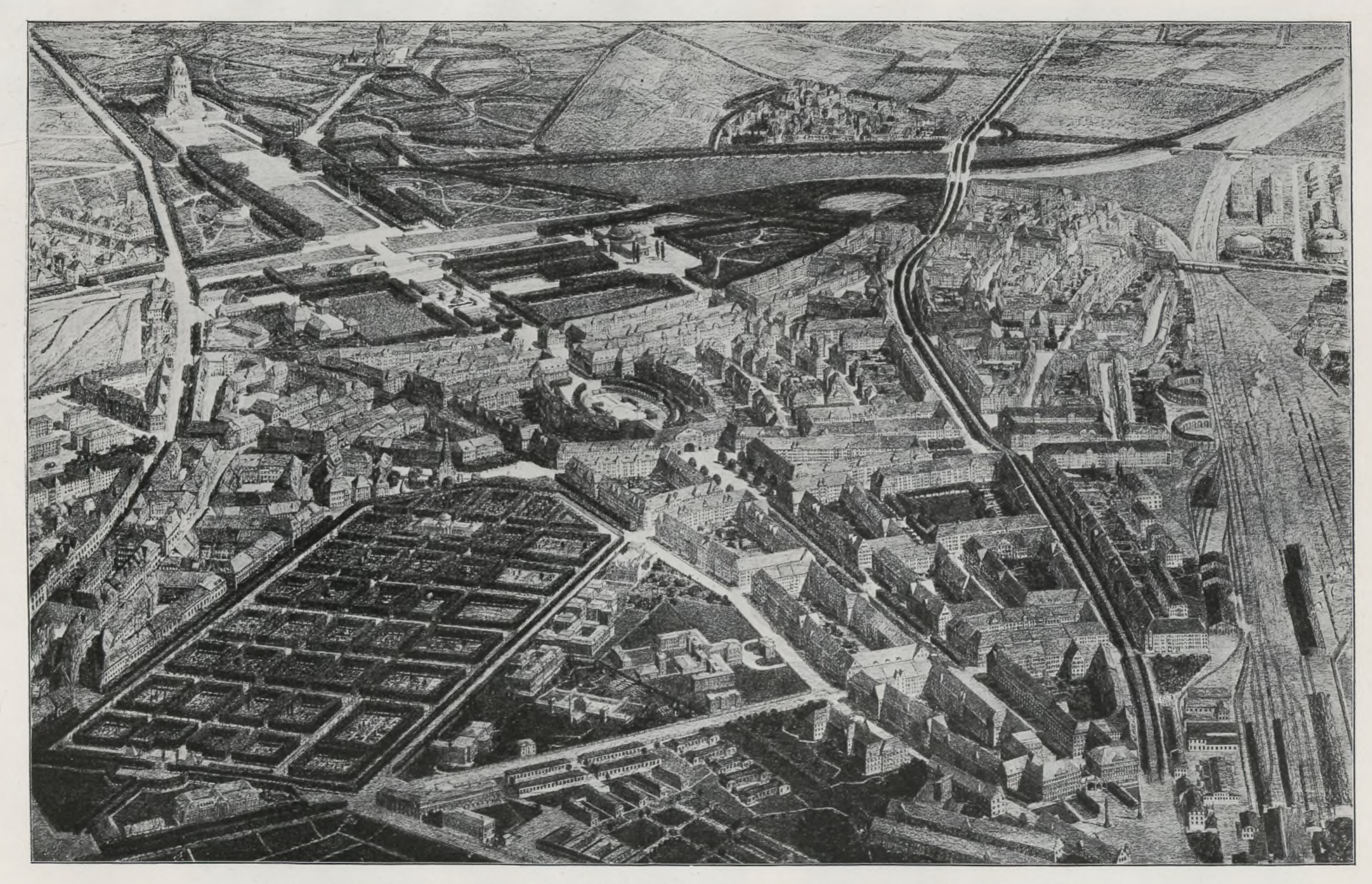
Bebauungsplan Leipzig-Altstadt — äußere Südostvorstadt

von Stadtbauinspektor Hans Strobel, Leipzig.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





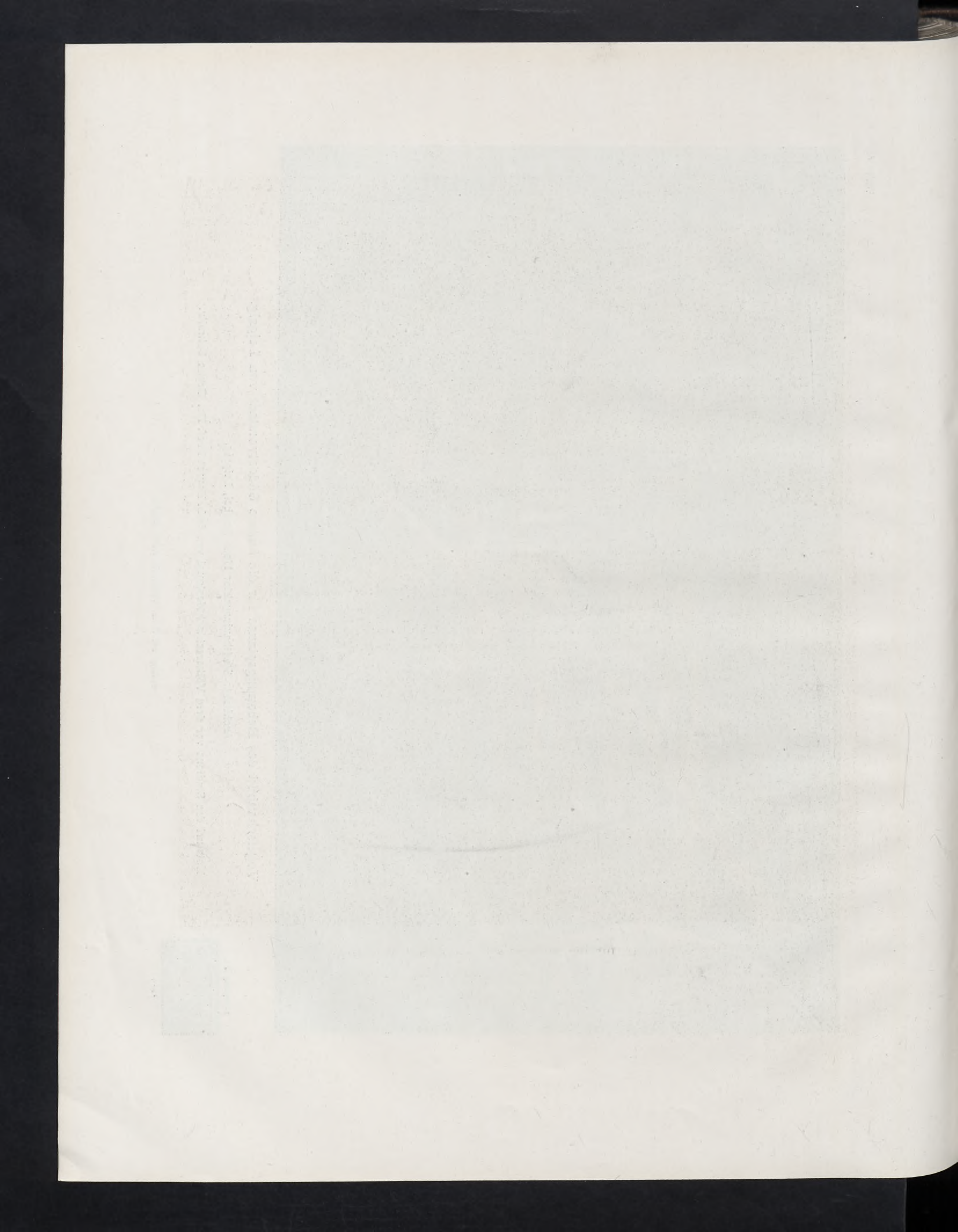
Vogelschaubild des Bebauungsplanes für die äußere Südostvorstadt von Leipzig.

Architekt: Stadtbauinspektor Hans Strobel, Leipzig.

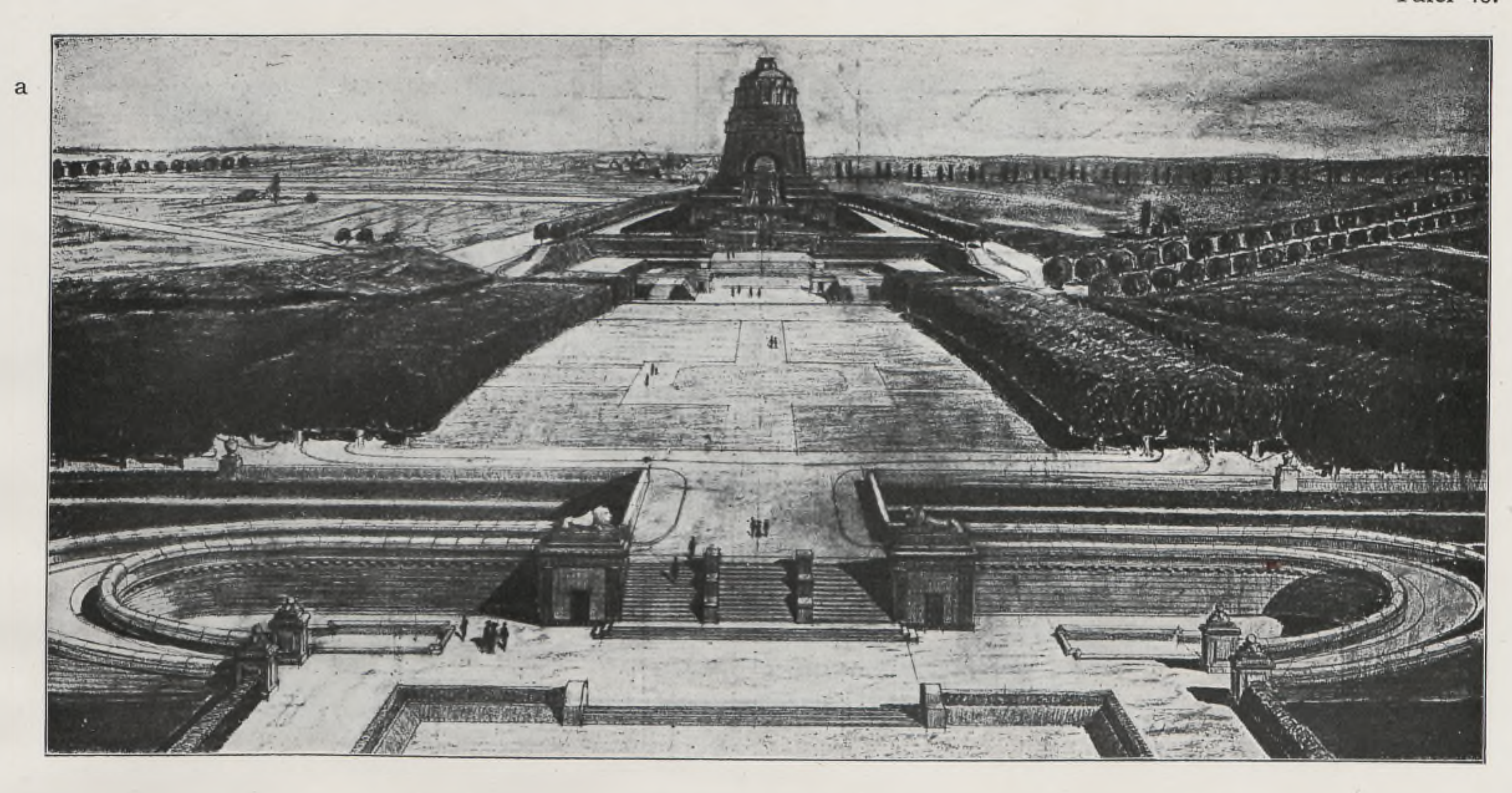
Entwurf des Stadions vor dem Völkerschlachtdenkmal von Geh. Baurat Prof. Dr. Bruno Schmitz.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

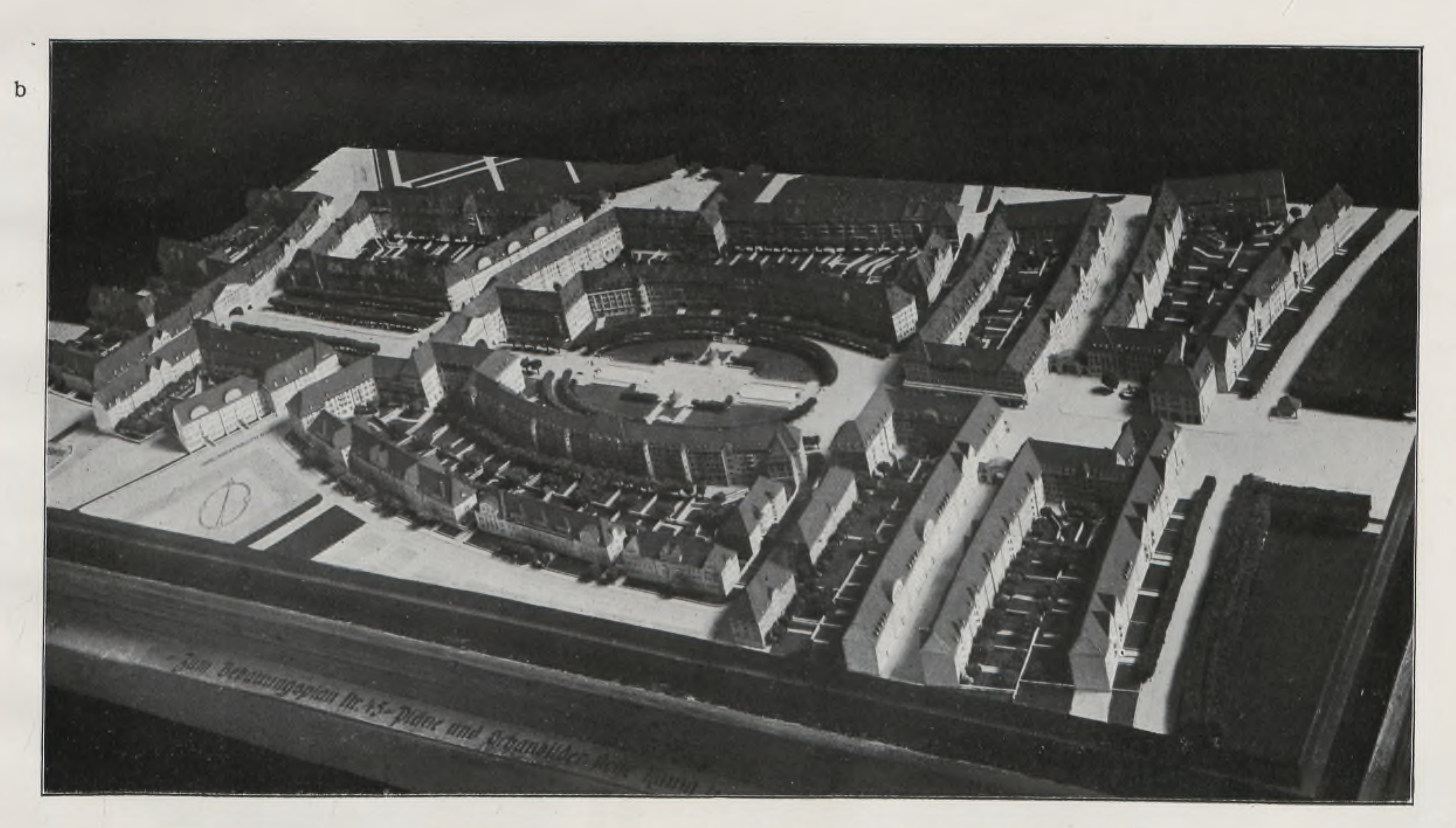
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



Bebauungsplan für die äußere Südostvorstadt von Leipzig.

a) Skizze zu einer Festwiese vor dem Völkerschlachtdenkmal mit Überbrückung der Verbindungsbahn.
b) Modell einer Platzanlage im Zuge der auf das Völkerschlachtdenkmal zuführenden Straße.

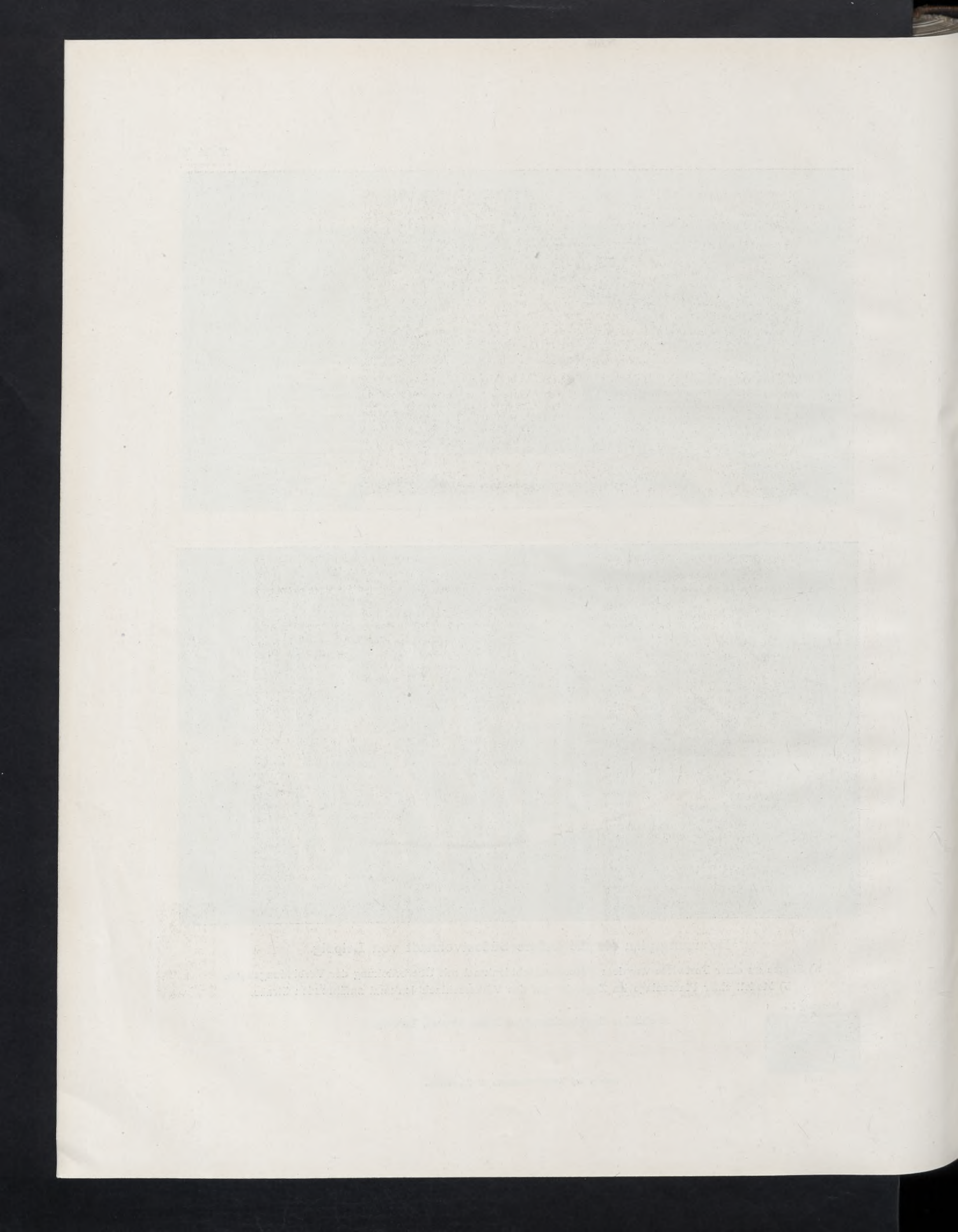
Architekt: Stadtbauinspektor Hans Strobel, Leipzig.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A. G., Berlin.





Blick aus der „Bugra“ nach dem Völkerschlachtdenkmal.
Aufbauten neben der Treppe (ohne Turm): Bauräte Weidenbach und Tschammer, Leipzig.



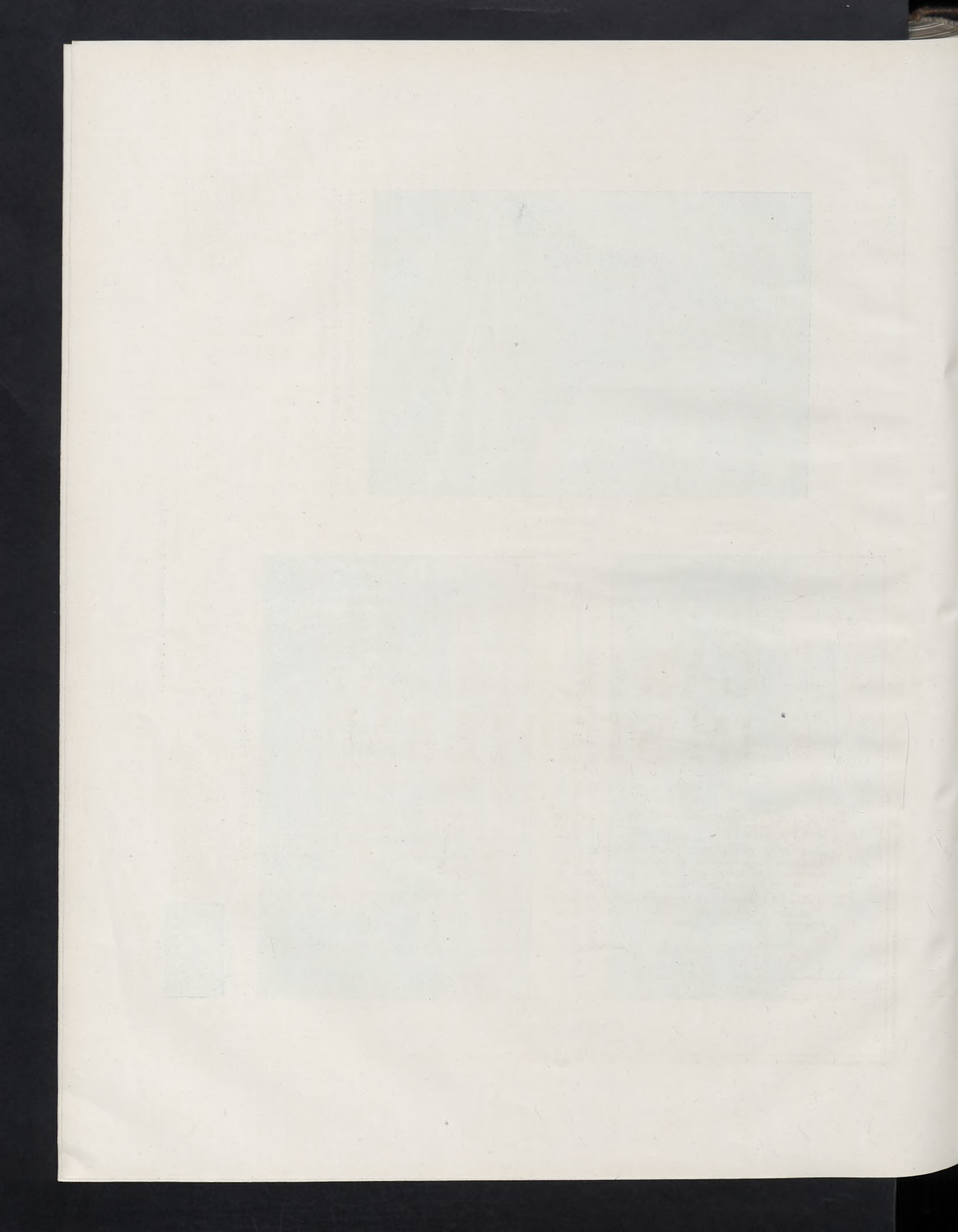
Das Völkerschlachtdenkmal vom westlichen Wall aus.
Architekt: Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz, Charlottenburg.



Wie oben, etwas weiter entfernt.

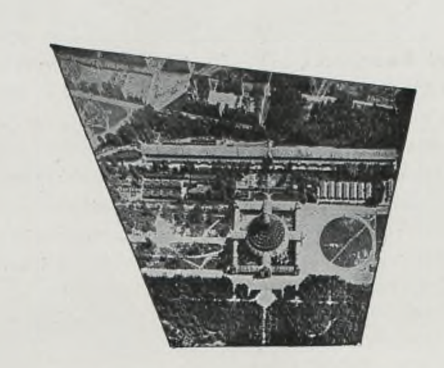


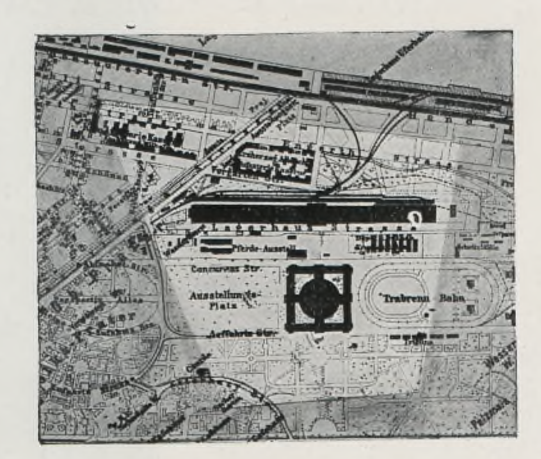
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



1. Die Rotunde in Wien aus etwa 700 m.

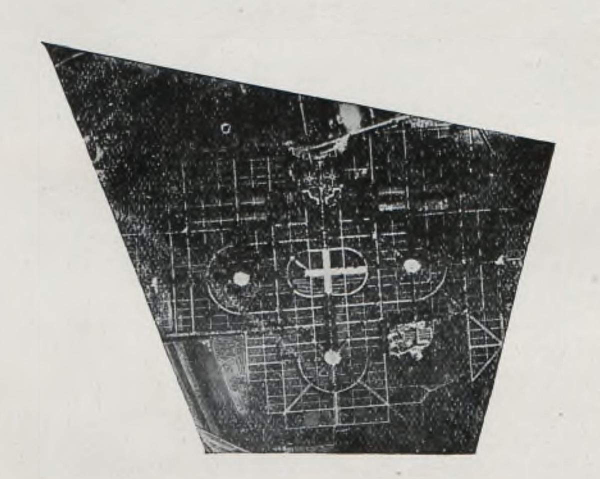


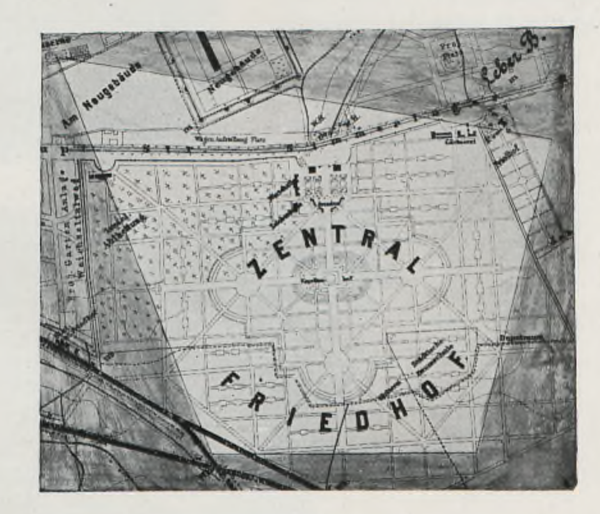




2. Der Zentral-Friedhof in Wien.







3. Die Gaswerke der Stadt Wien.







a) Die Ballonaufnahmen mit geneigter Platte,

b) ihre Transformation in die Horizontalebene,

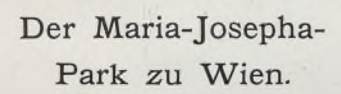
c) die entsprechenden Ausschnitte aus dem Stadtplan.

Die Photokarte.

Stadtlandmesser Kappel, Barmen.

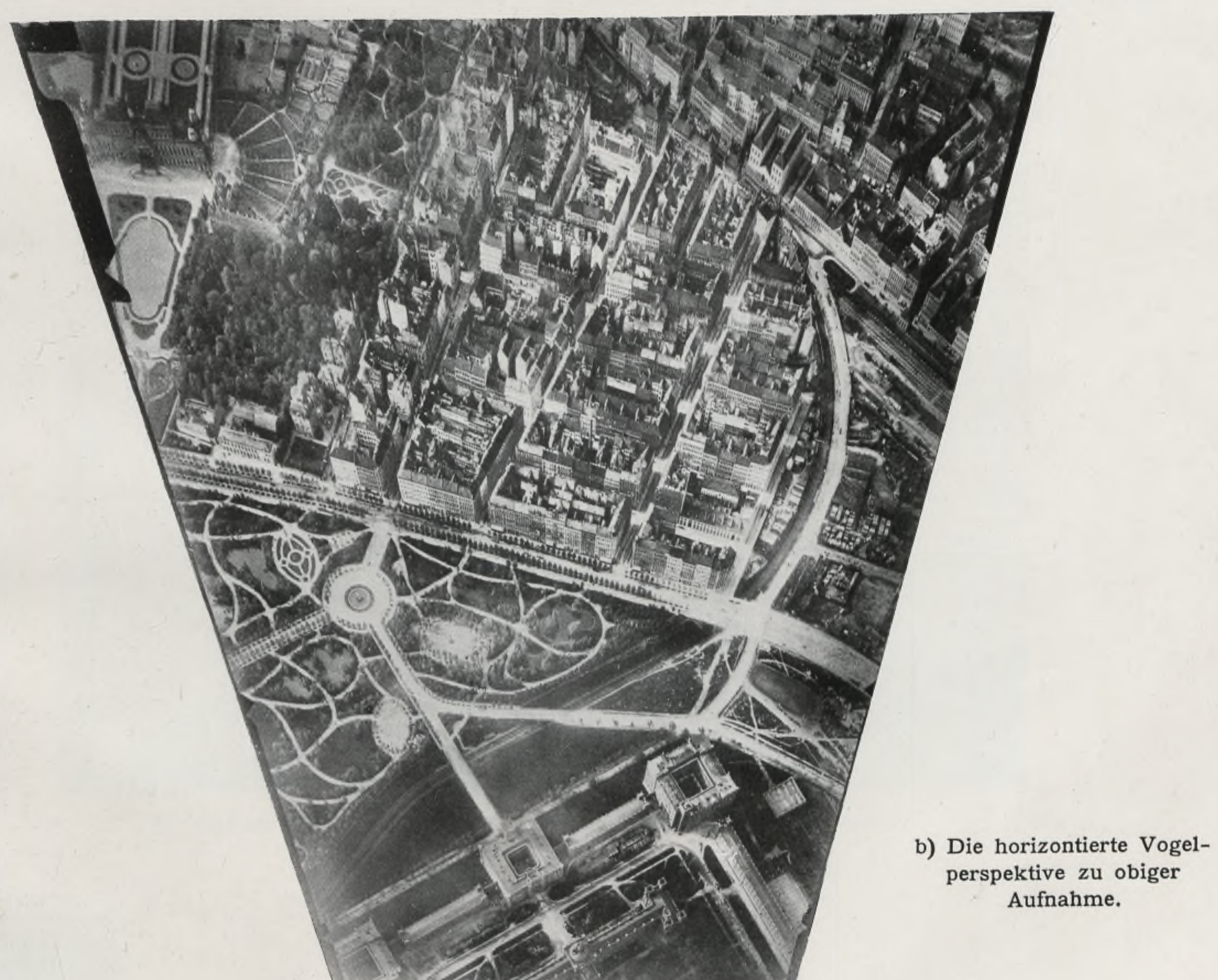
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Der Maria-Josepha-
Park zu Wien.

a) Aufnahme mit geneigter
Platte aus dem Lenkballon
„Austria“ in voller Fahrt bei
etwa 730 m Höhe.



b) Die horizontierte Vogel-
perspektive zu obiger
Aufnahme.

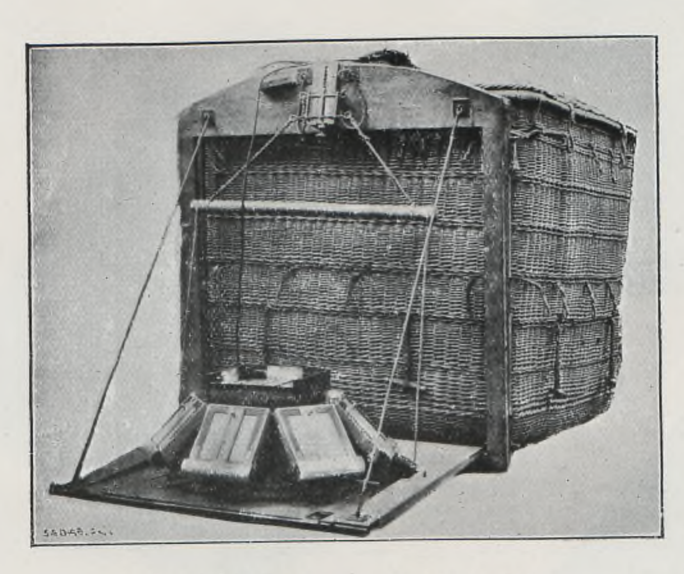
Die Photokarte.

Stadtlandmesser Kappel, Barmen.

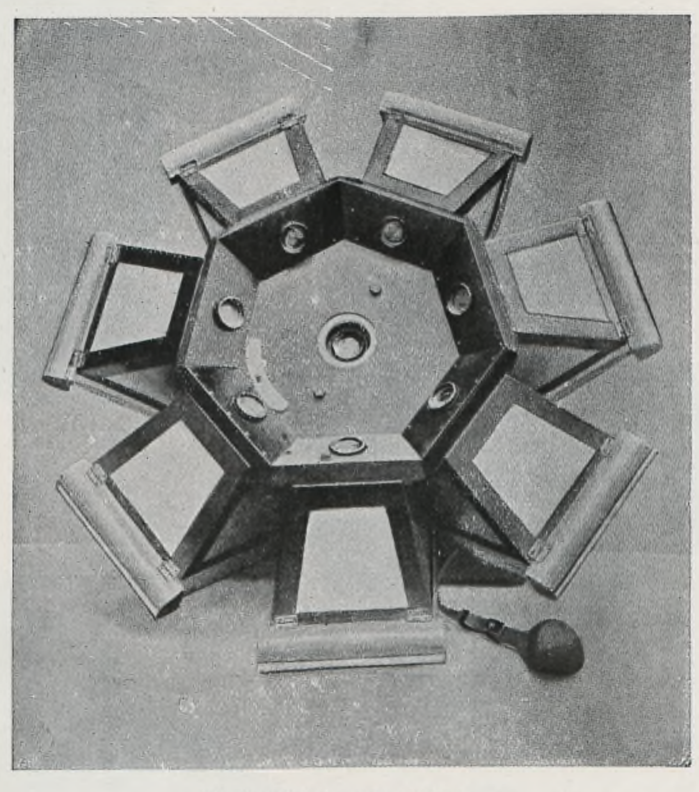
Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

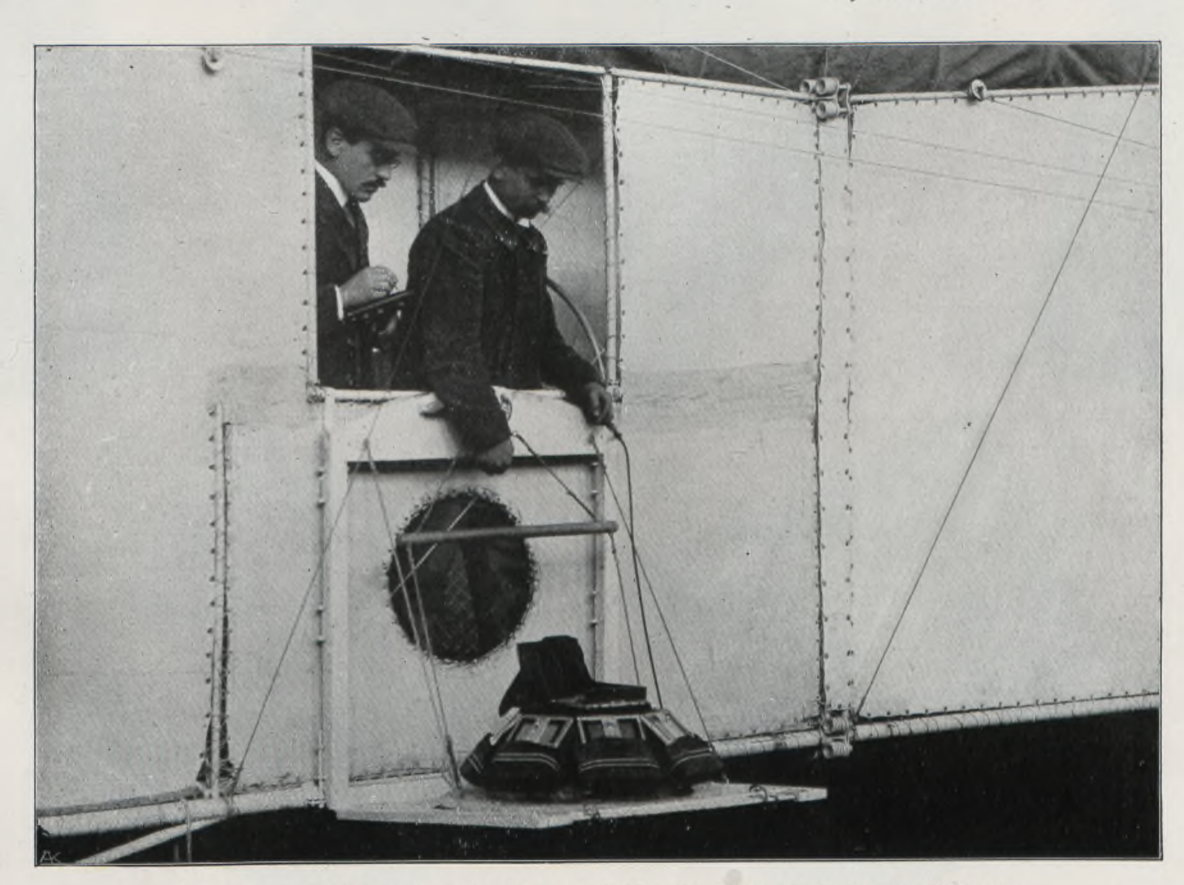
Th. Scheimpflugs achtteilige Aerokamera.



a) Befestigung am Freiballon,



b) Ansicht von unten,



c) Befestigung am Lenkballon und Handhabung bei der Belichtung.

Die Photokarte.

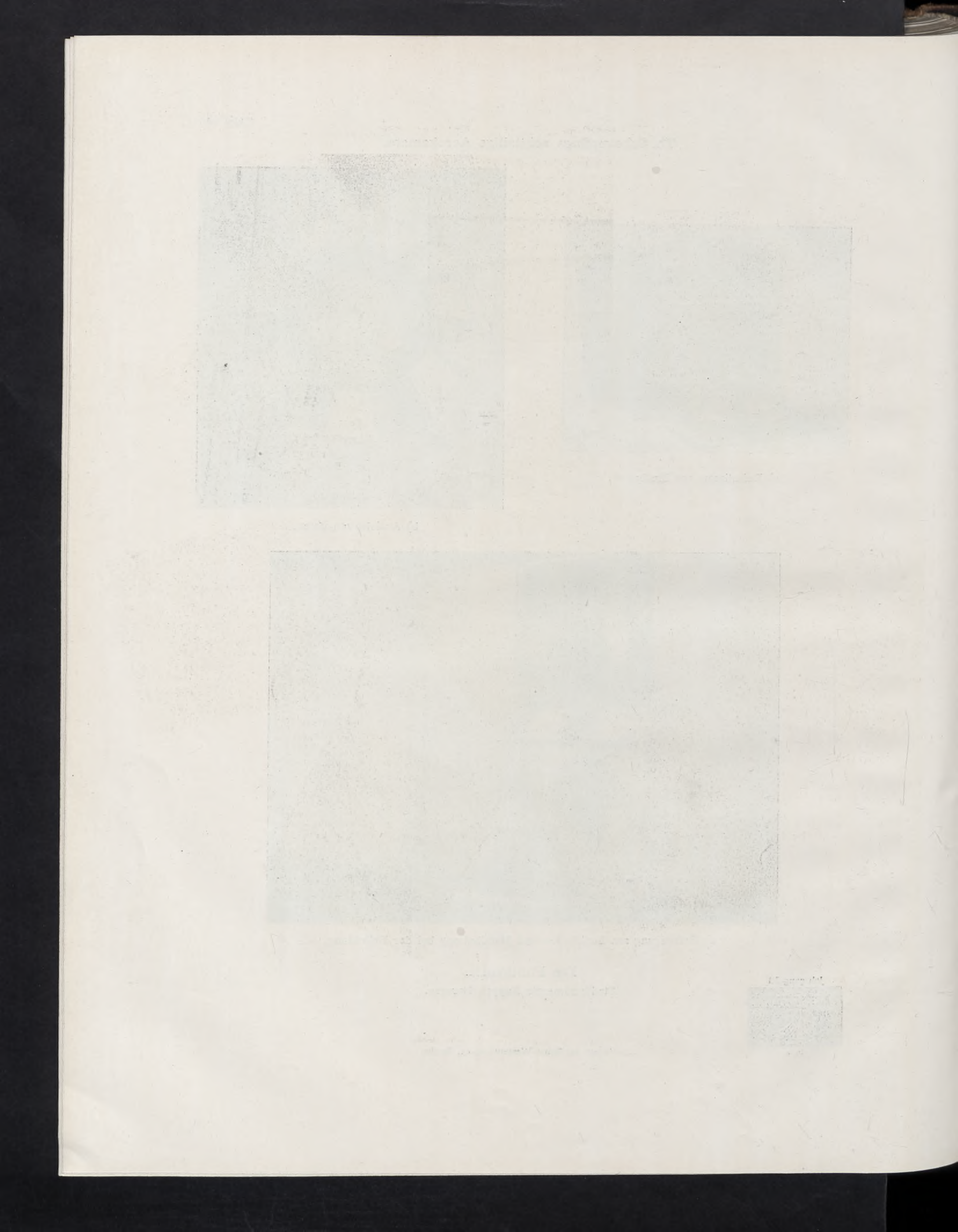
Stadtlandmesser Kappel, Barmen.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Originalaufnahme mit Th. Scheimpflugs achtfachem Panoramenapparat.



Die Photokarte.

Stadtlandmesser Kappel, Barmen.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Gesamtpanorama, umphotographiert aus der Originalaufnahme auf Tafel 51.

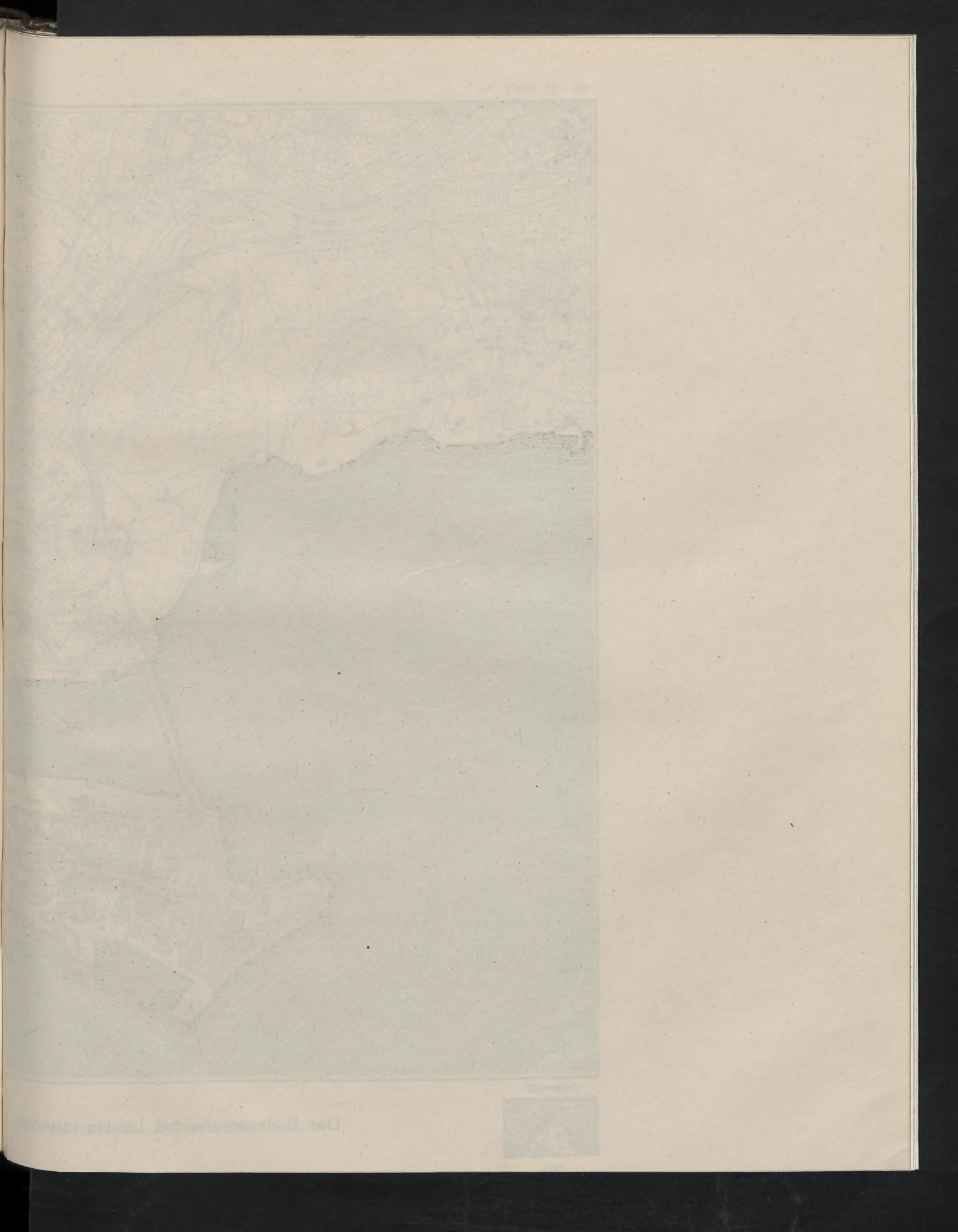


Die Photokarte.

Stadtlandmesser Kappel, Barmen.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

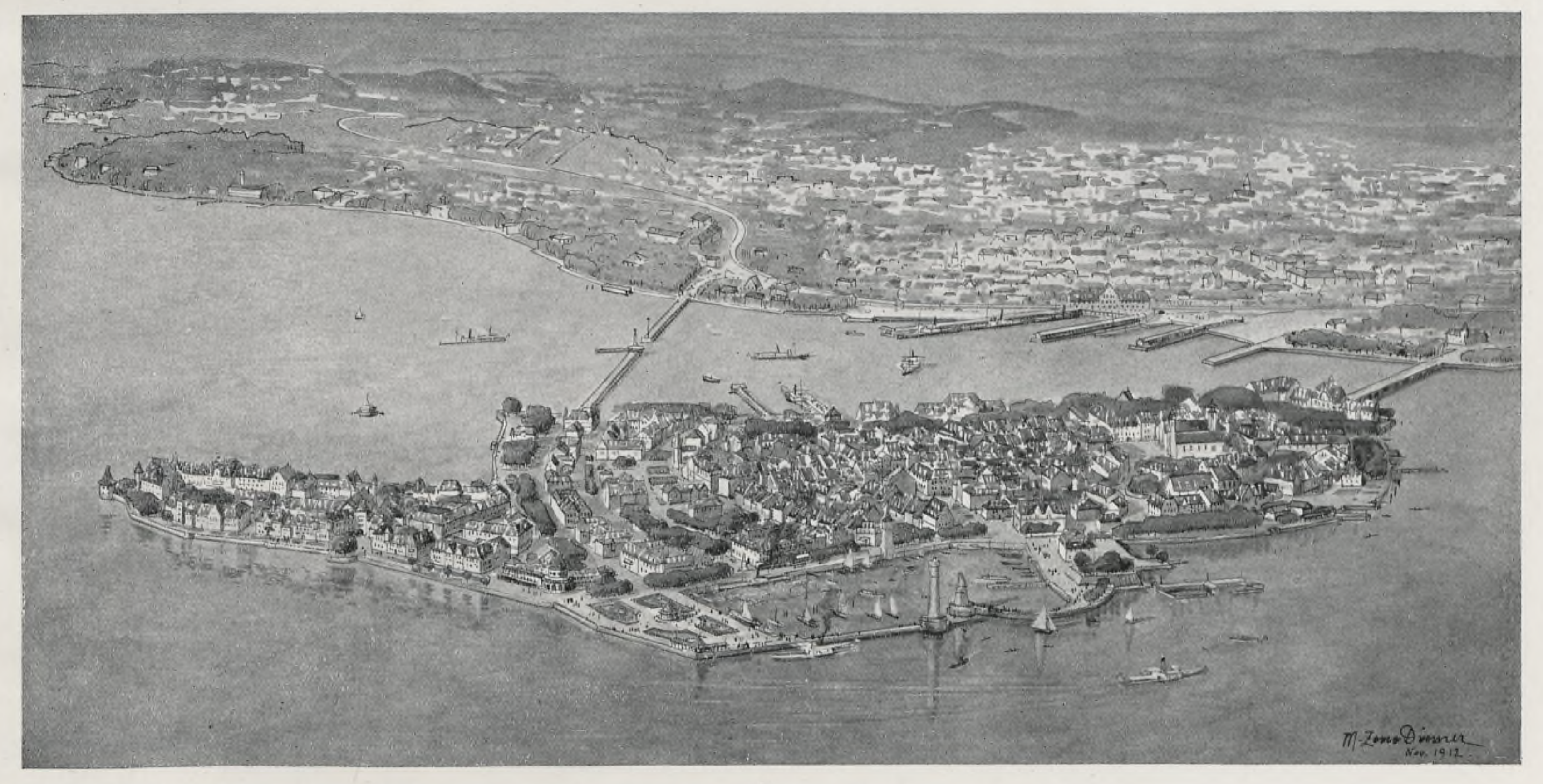


Das Bodenseeufer bei Lindau mit der Bahnhofvariante „Schnell“. Mstb. 1:10 000.





a



b

a und b zu Textbild 1 (S. 95) nach Originalzeichnungen von Zeno Diemers.

Entwurf „Schnell“.

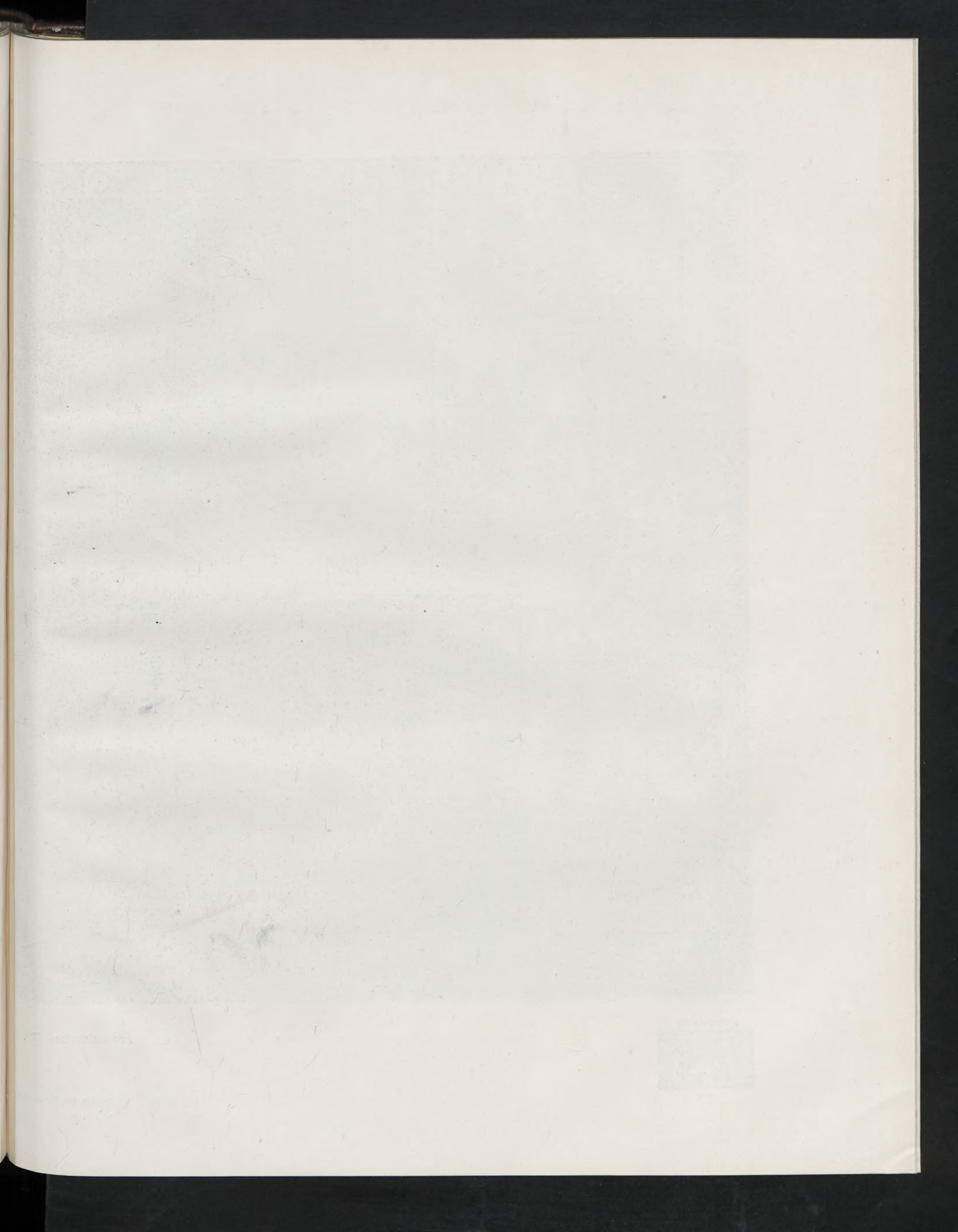
Jahrgang XI



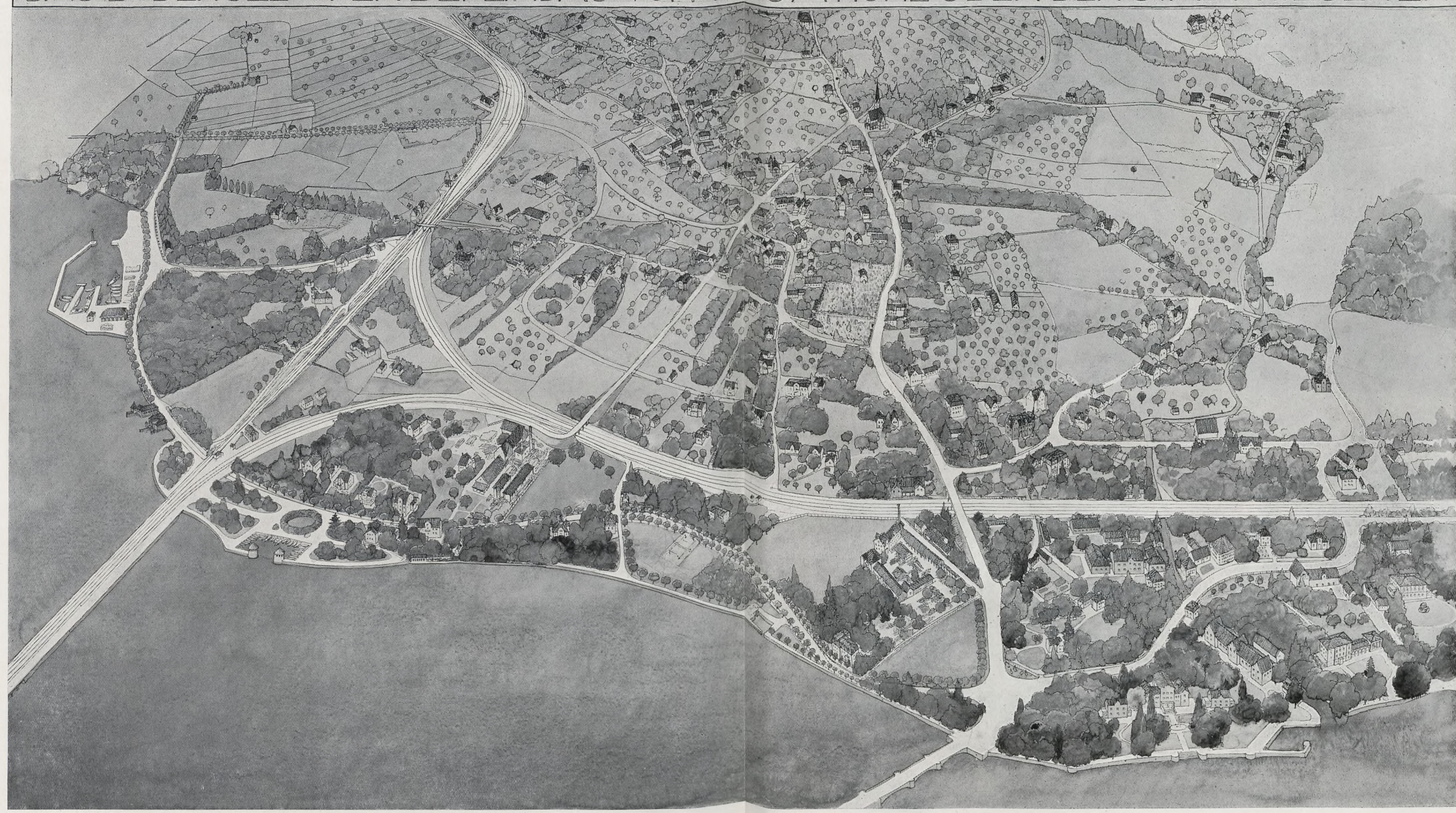
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



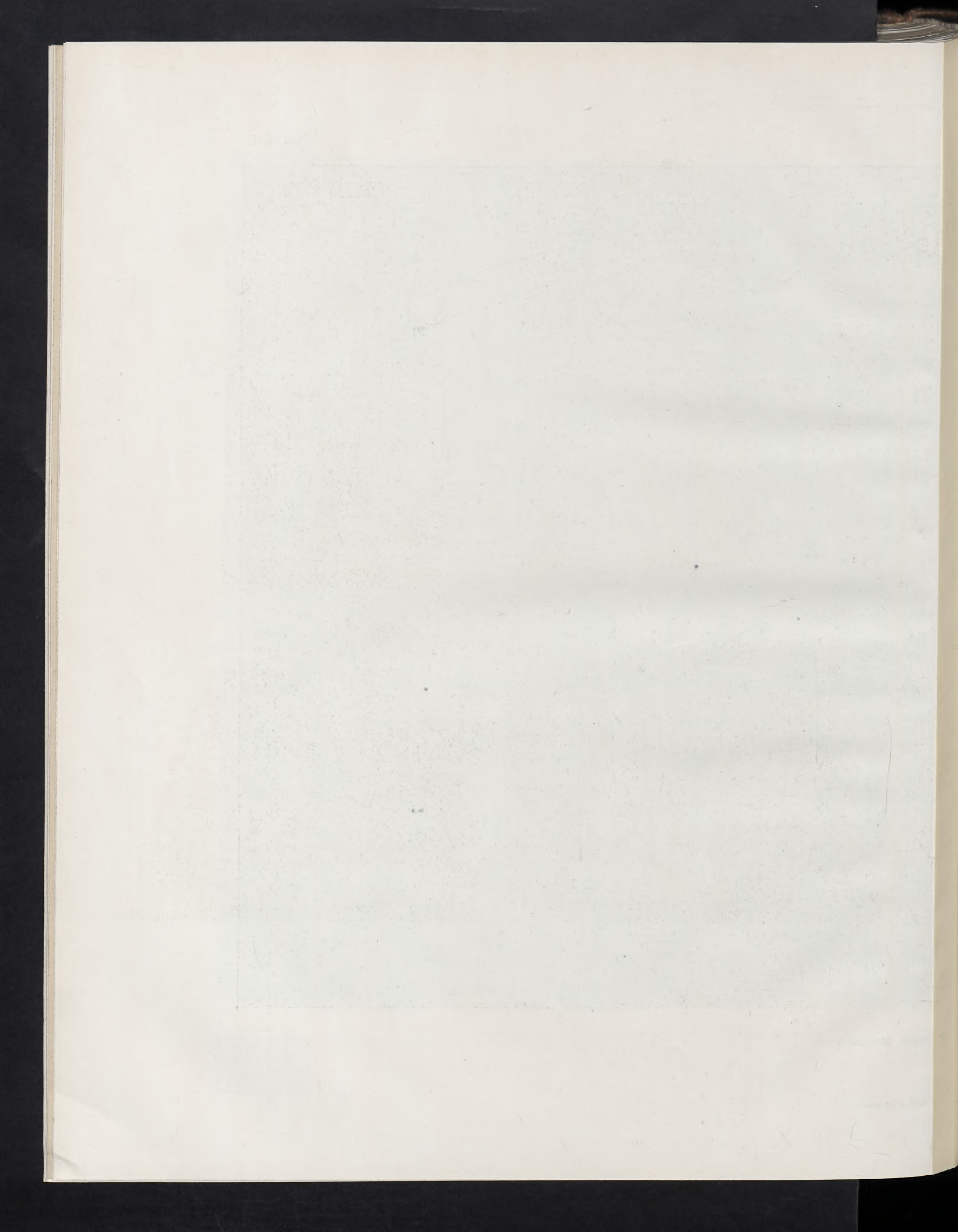


·DAS·BODENSEE-UFER·BEI·LINDAU·VON·1000·M·HÖHE·ÜBER·DER·STADT·GESEHEN·



Architekt: Dr. F. von Thiersch, München.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wandbild.





Deckenbild.



a) Schiefe Aufnahme,



b) Orthogonale Umbildung.

Die Photokarte.

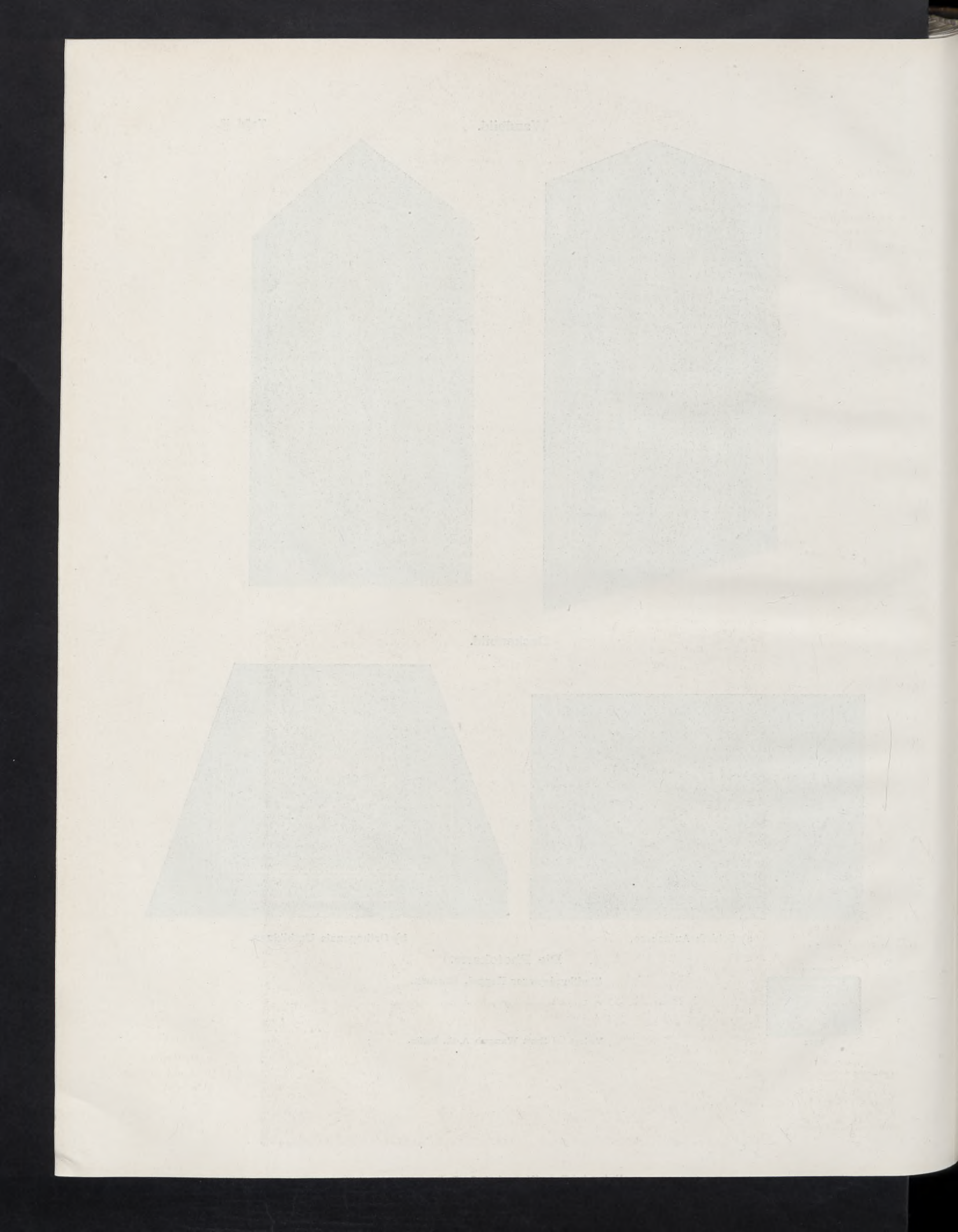
Stadtlandmesser Kappel, Barmen.

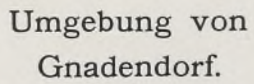
Jahrgang XI



1914

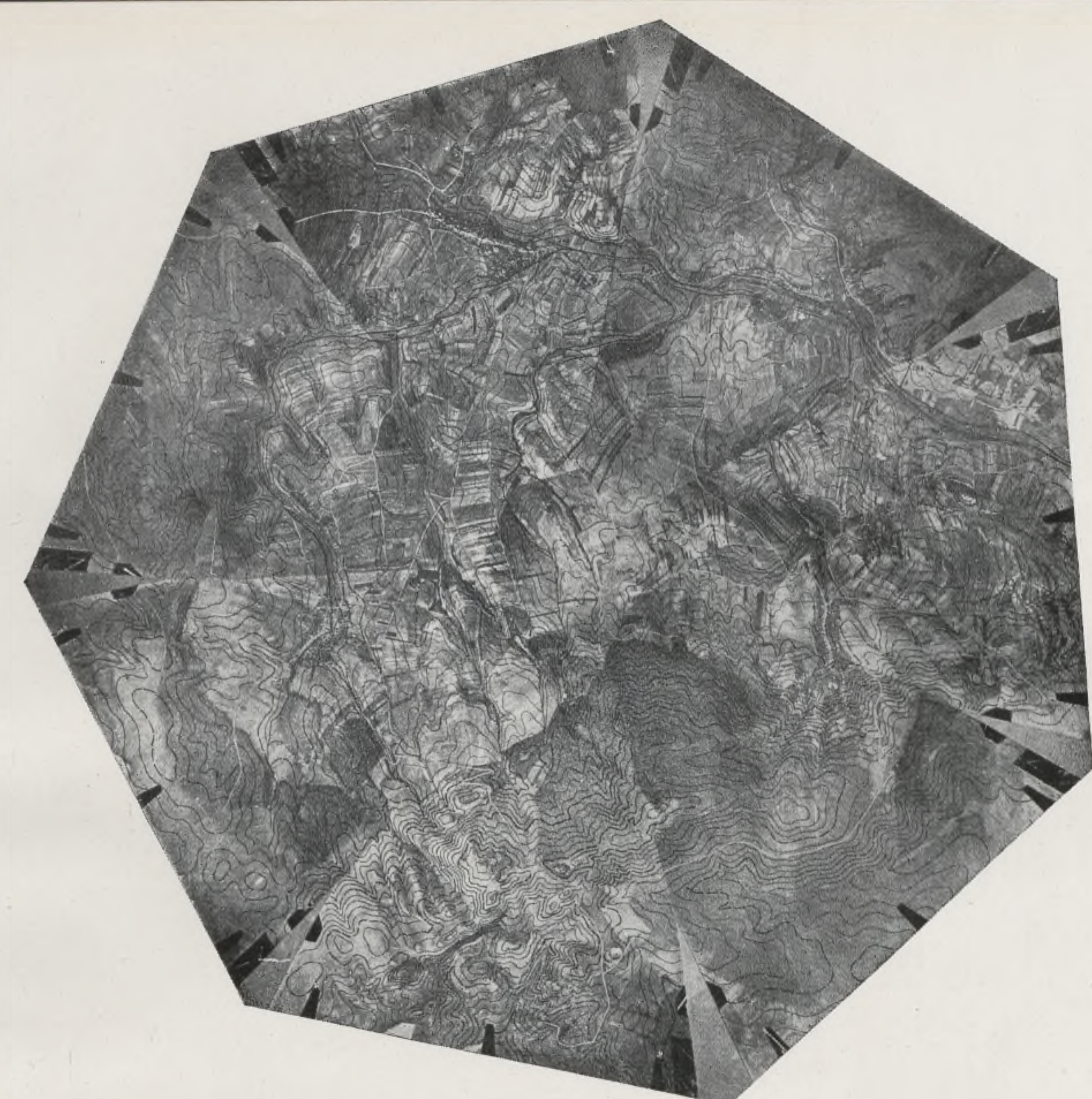
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Umgebung von Gnadendorf.

Aufgenommen mit Th. Scheimpflugs achtteiliger Aero-kamera.



a) Transformierte Aufnahme.

Die Schichtenlinien sind in perspektivischer Projektion eingezeichnet.

Die Photokarte.

Stadtlandmesser Kappel, Barmen.

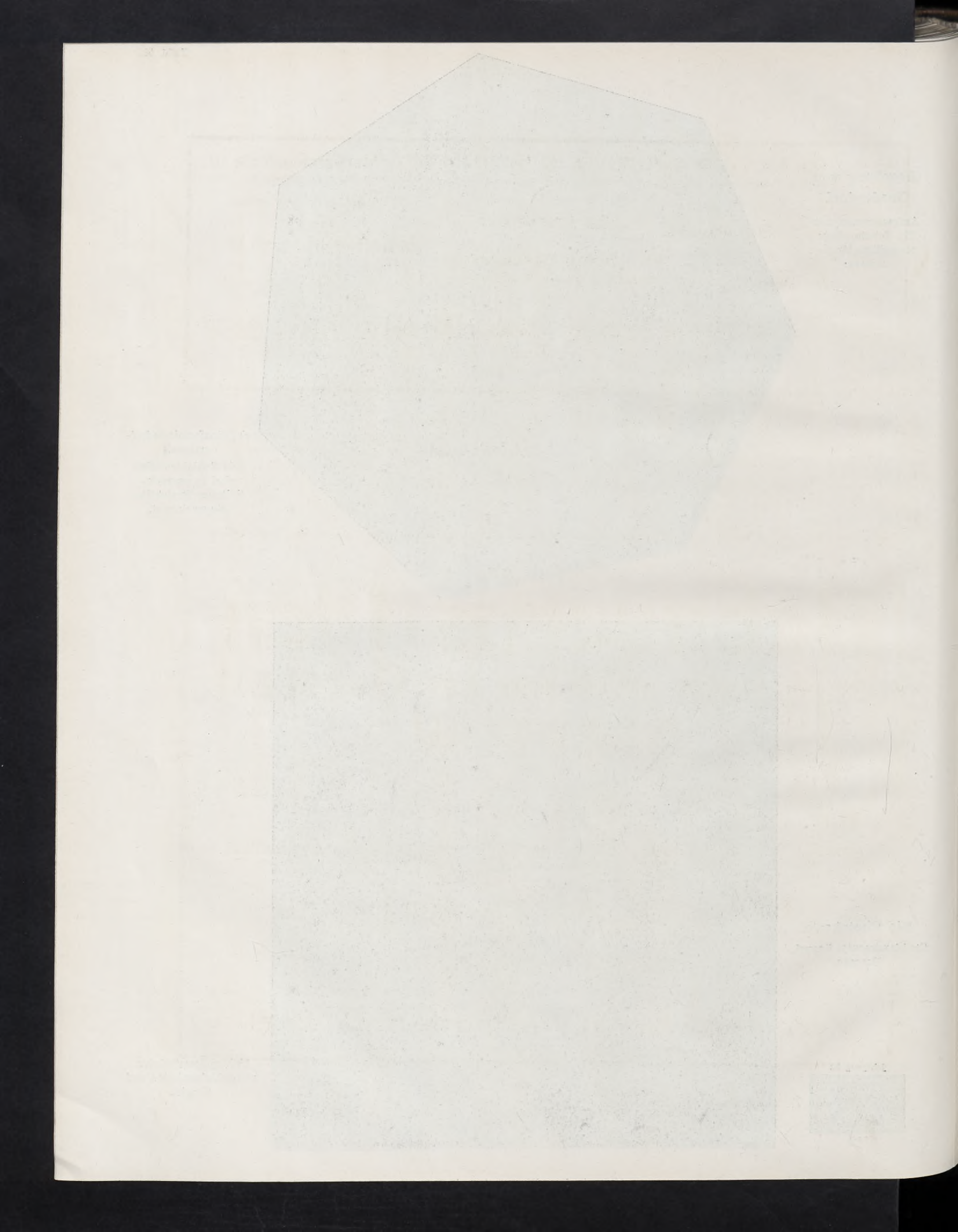


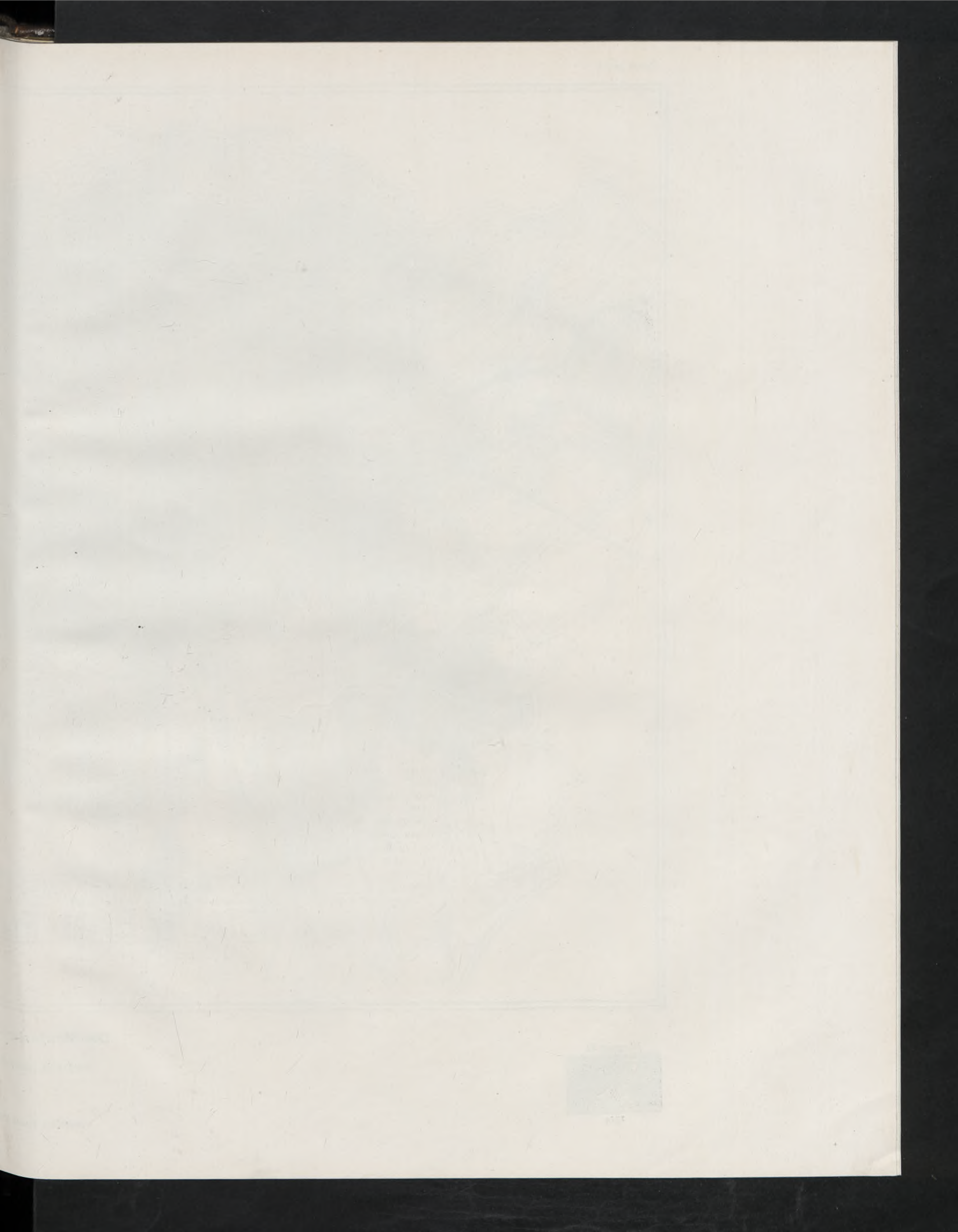
b) Vogelperspektive mit Schichtenlinien und Schrift.

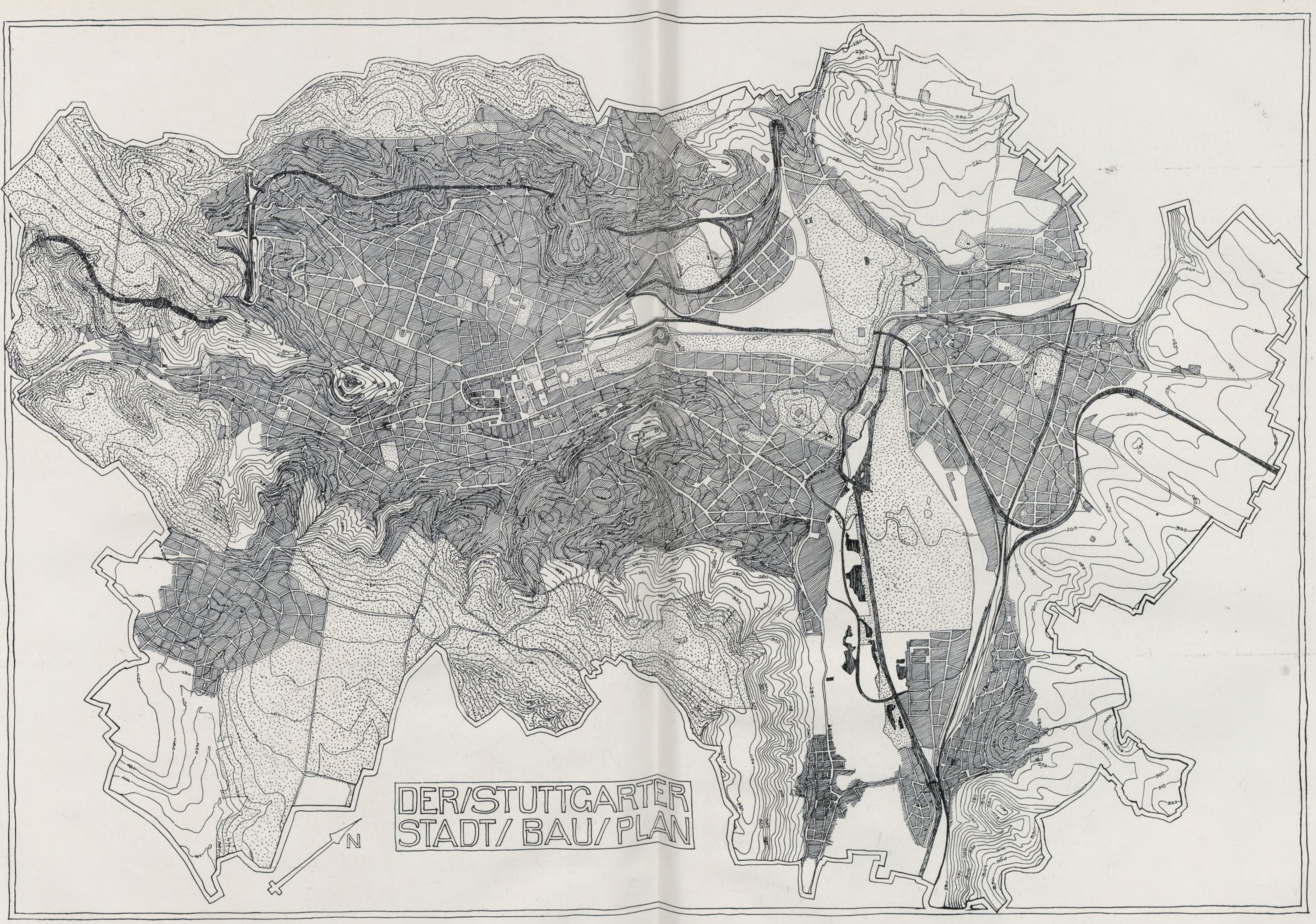
Jahrgang XI



1914





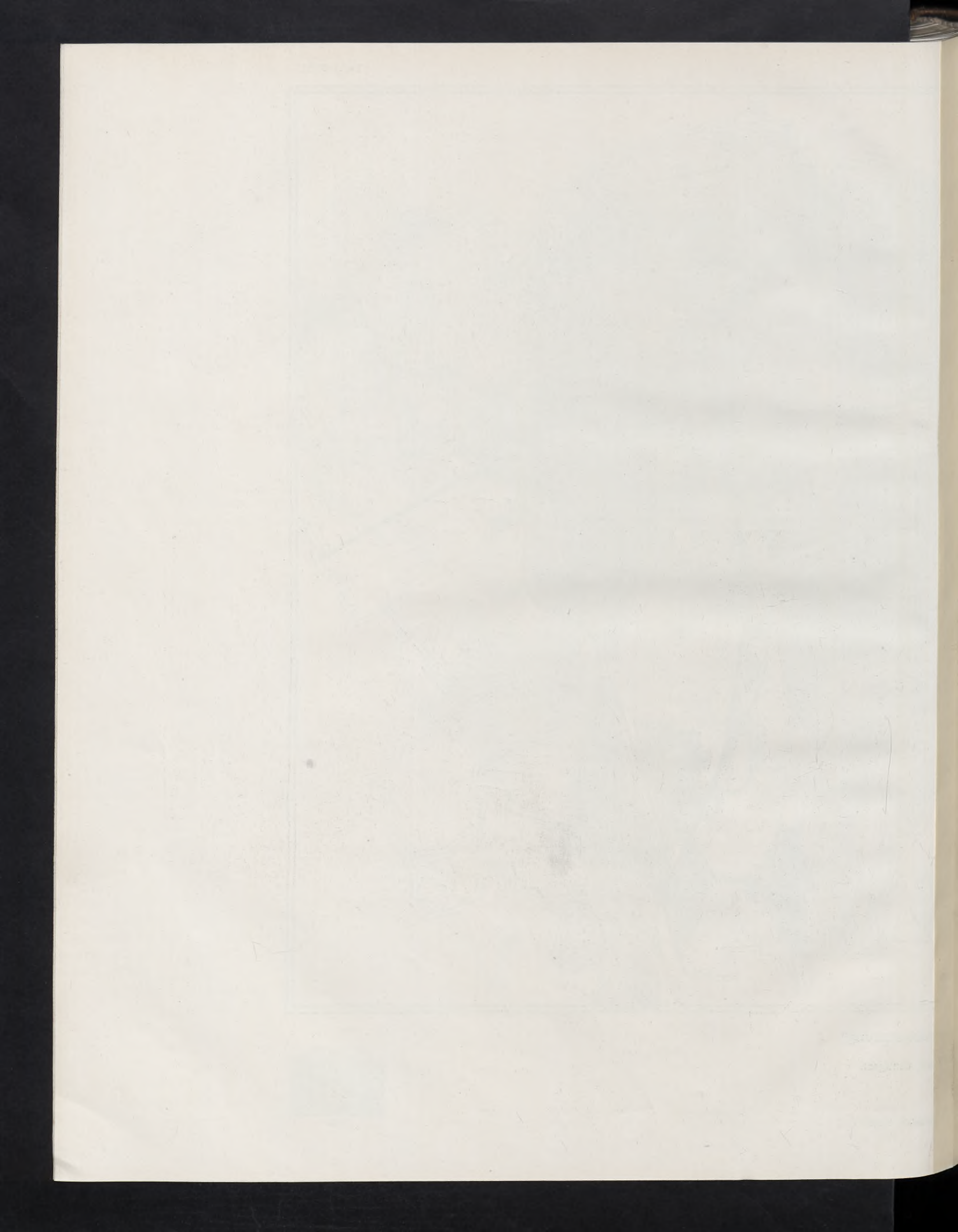


Die Stuttgarter Stadterweiterung.

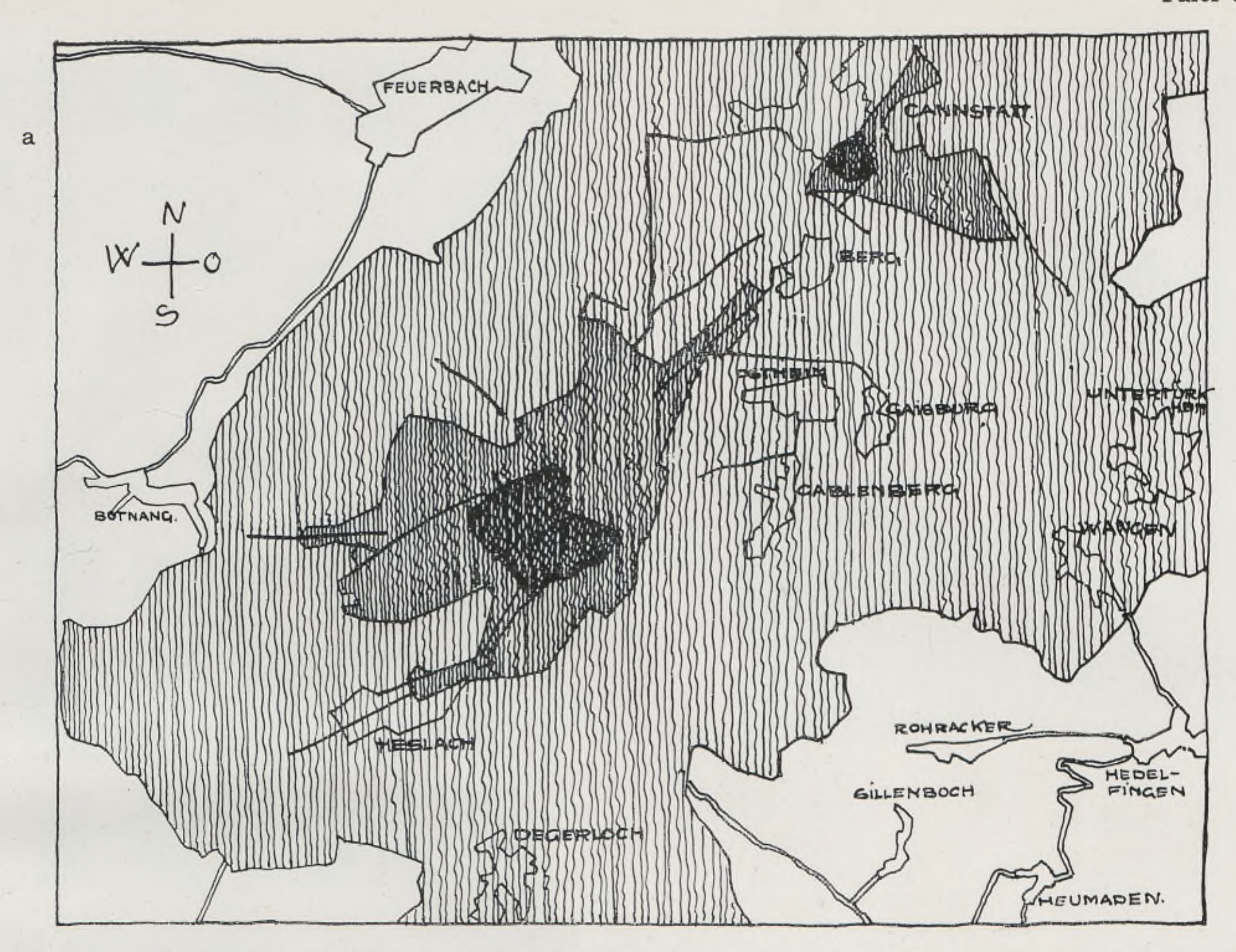
Von J. F. Haeuselmann, Stuttgart.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
S G
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b

ZONE / I / ☐ /
ZONE / II / ☐ /
INDUSTRIE / ☐ /
ZONE / III / ☐ /
GRÜNFLÄCHEN /
VERKEHRSADERN

N
W
O
S

DIE / STUTTGARTER ZONENEINTEILUNG

Die Stuttgarter Stadterweiterung.

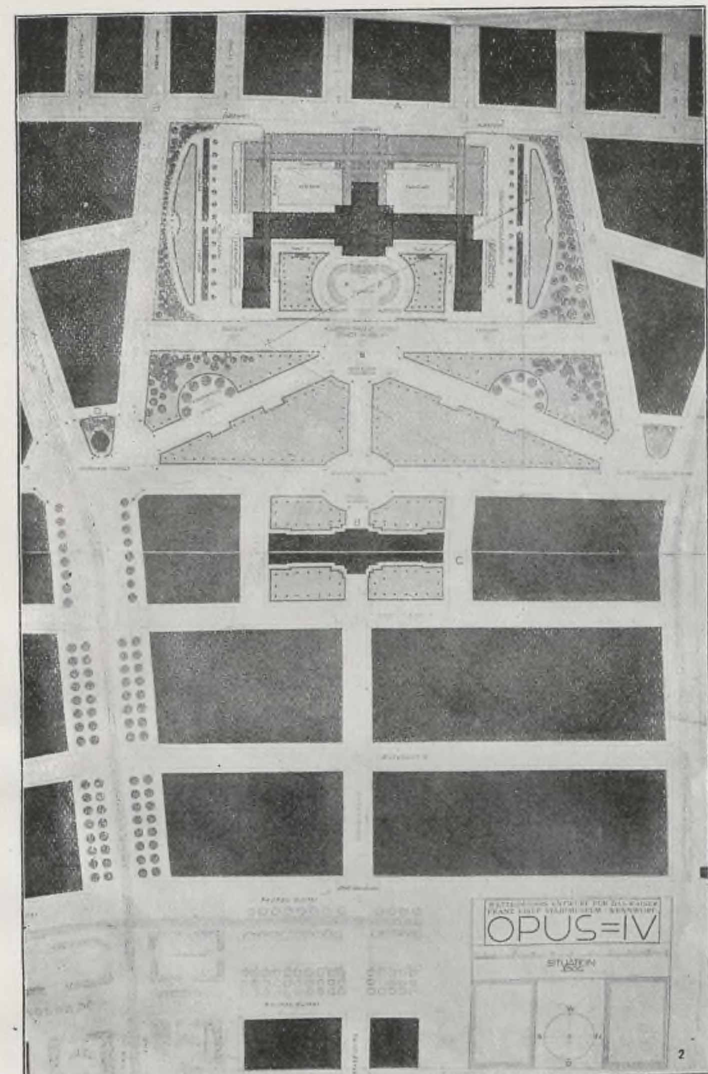
Von J. F. Haeuseler, Stuttgart.

a) Stadtgebiet Groß-Stuttgart. Schema der Aufteilung nach dem Entwurf der Ortsbausatzung.
b) Die Stuttgarter Zoneneinteilung.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

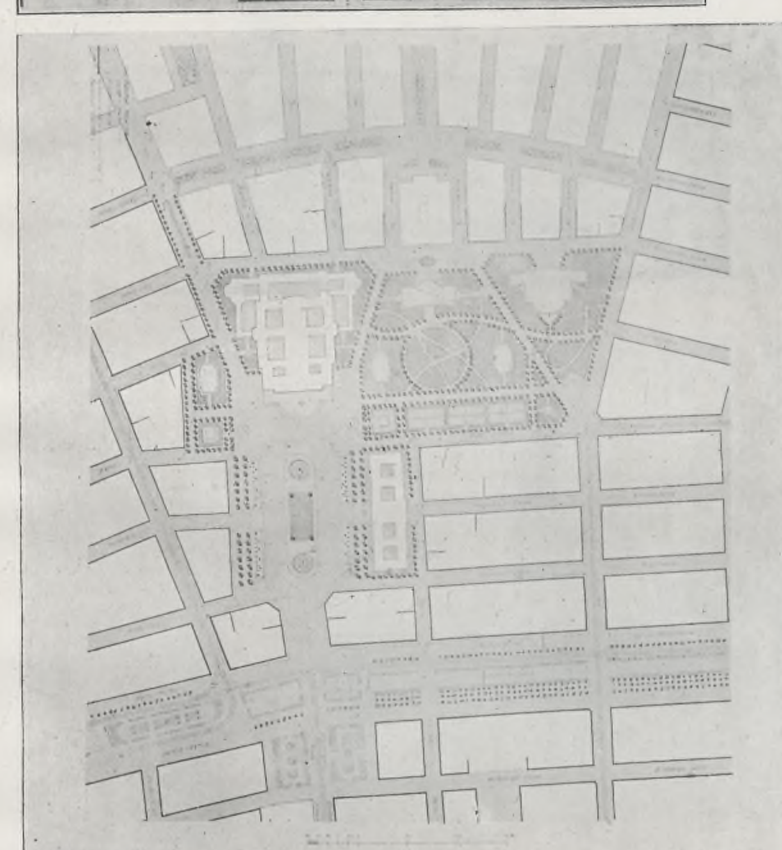
a



c



b



d



Wettbewerbsentwürfe für den Bau des Kaiser-Franz-Josef-Stadtmuseums auf der Schmelz in Wien.

a) Architekt Otto Wagner;
b) Architekt Ludwig Baumann;
c) Architekten Lehrmann und Walter;
d) Architekten Hofmann und Tranquillini, sämtlich in Wien.

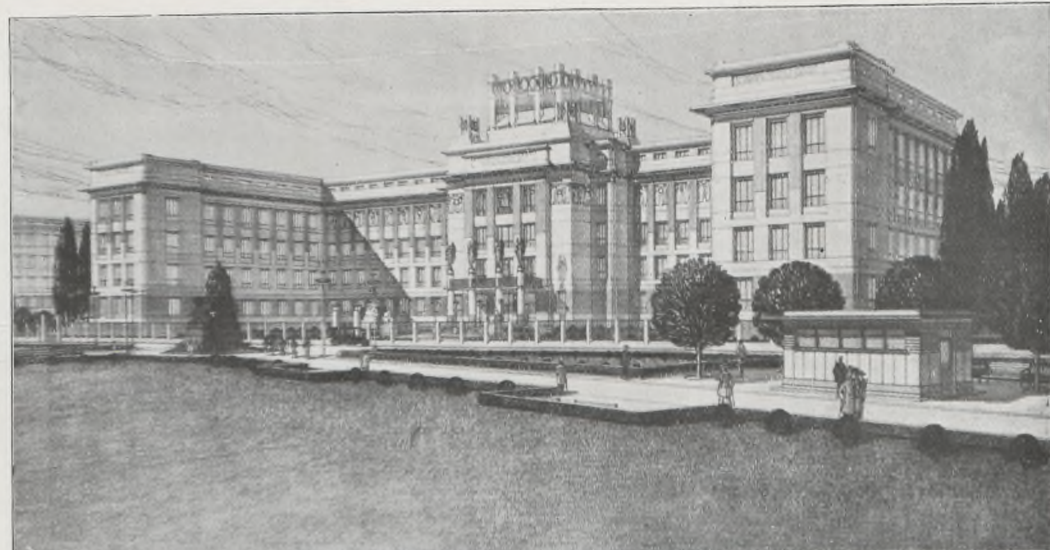
Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



c



Wettbewerbsentwürfe für den Bau des Kaiser-Franz-Josef-Stadtmuseums auf der Schmelz in Wien.

a) Architekt Otto Wagner;
b) Architekt Ludwig Baumann;
c) Architekten Lehrmann und Walter, sämtlich in Wien.

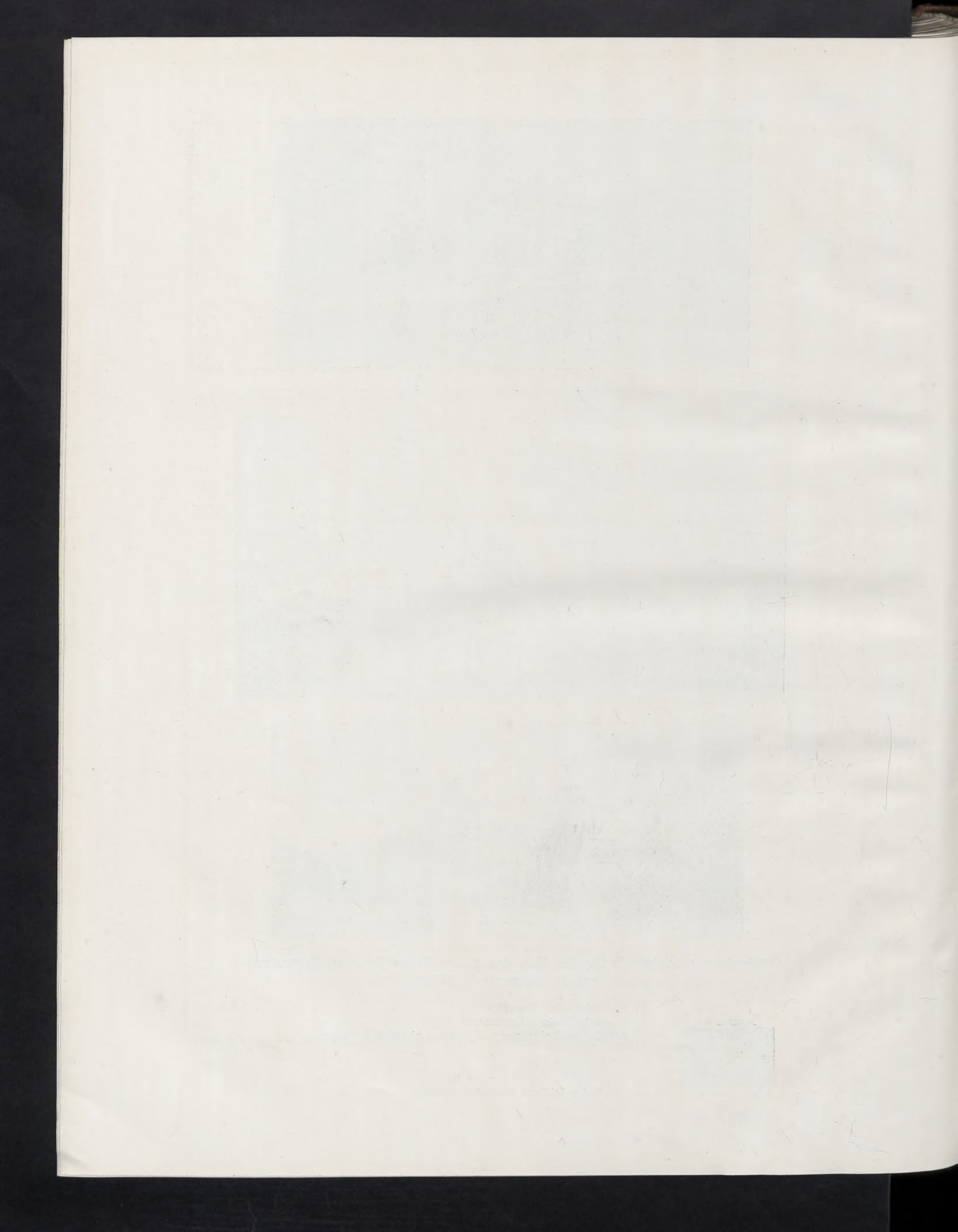
Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



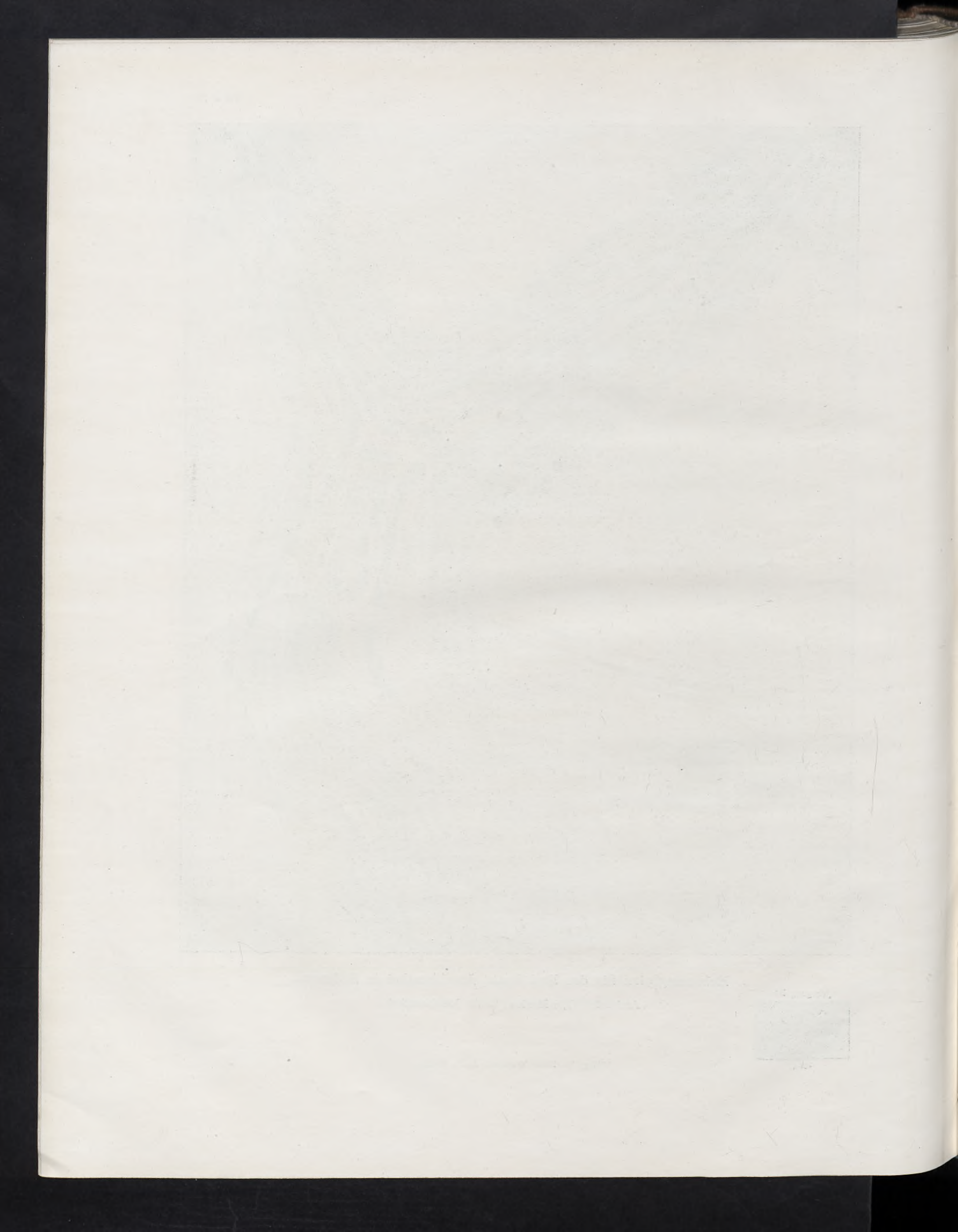


Bebauungsplan für das Bad Sankt Joachimsthal in Böhmen.

Architekt: Otto Merker, Sankt Joachimsthal.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

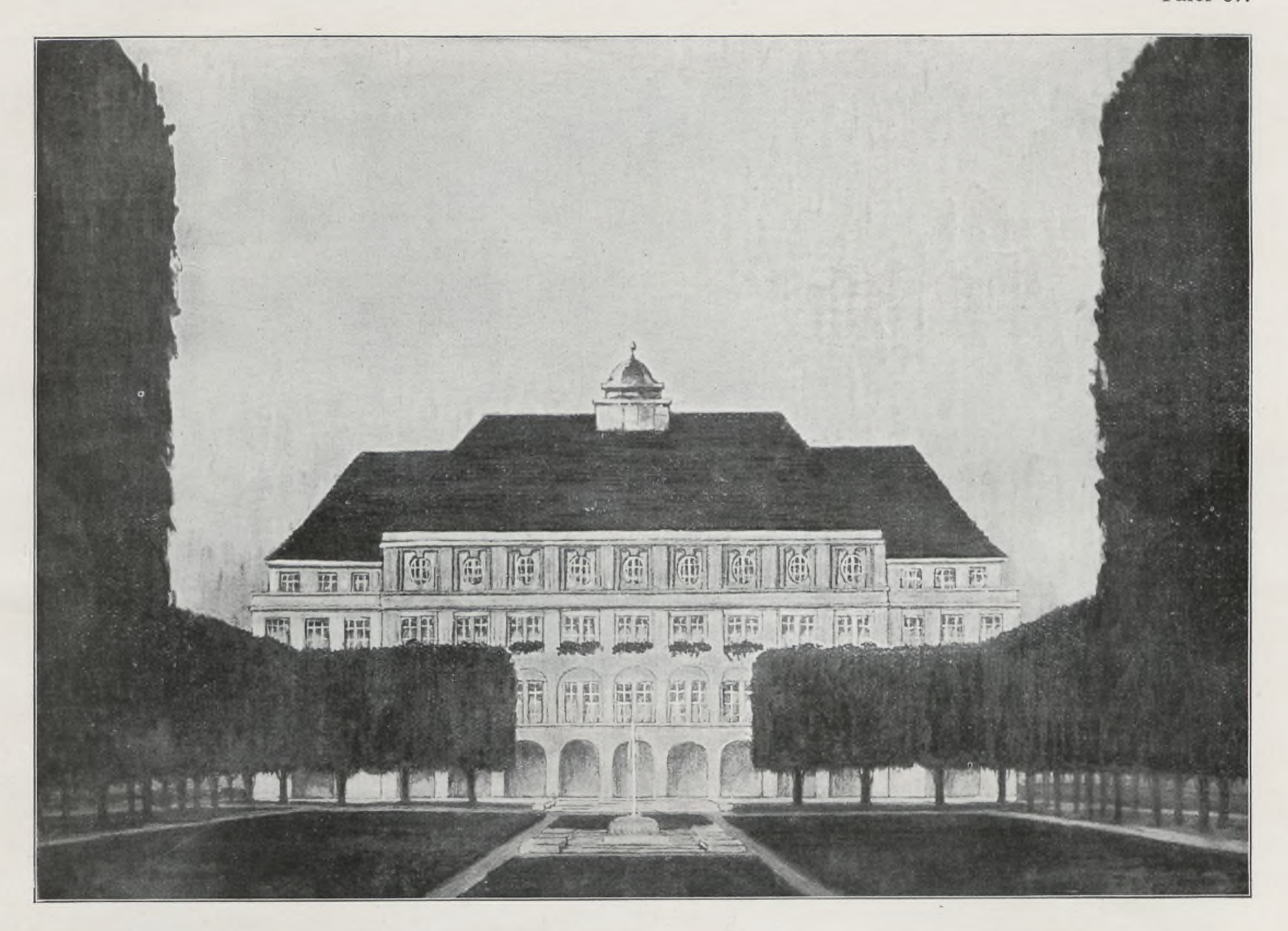


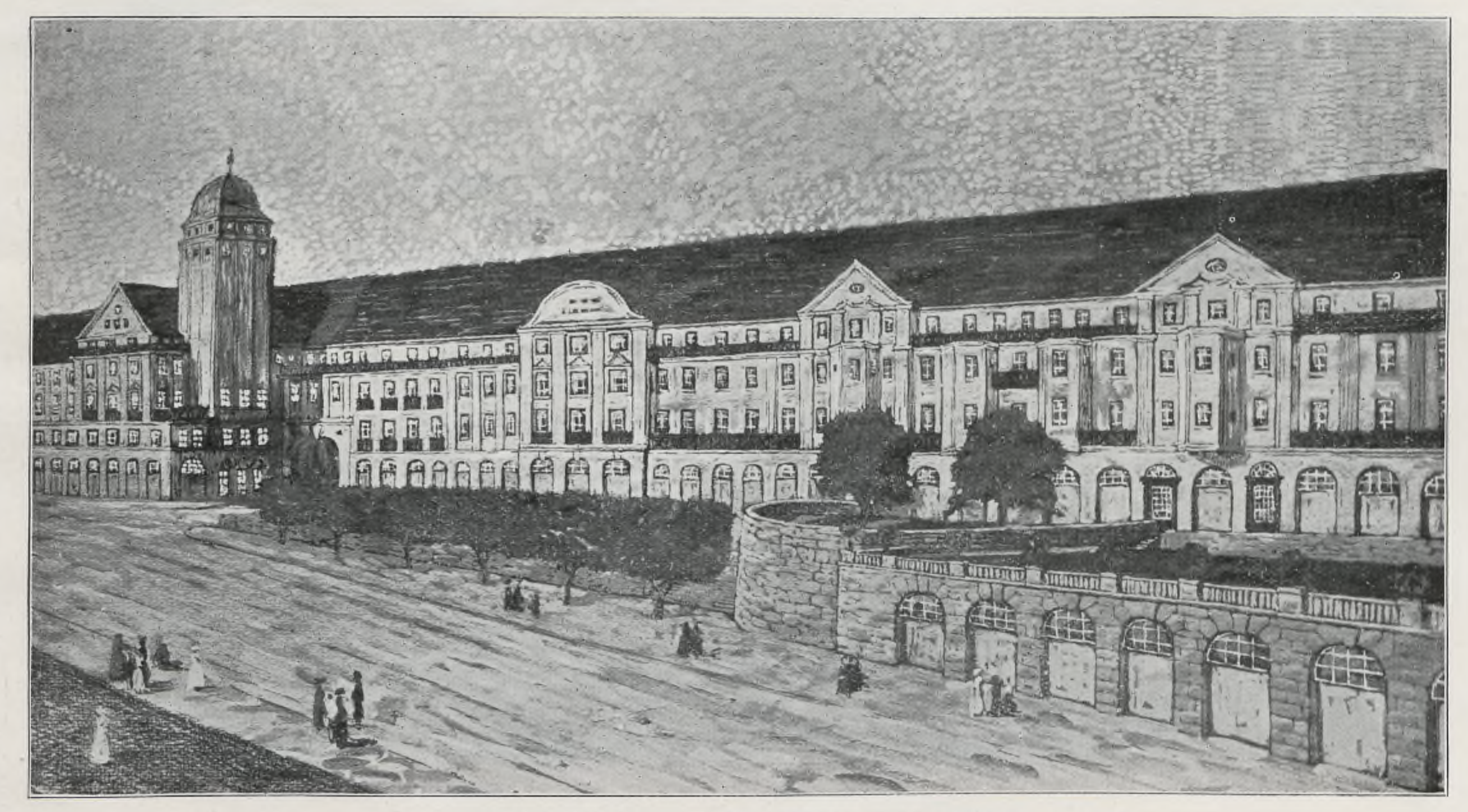
Aus dem Bebauungsplan für Sankt Joachimsthal in Böhmen.

Architekt: Otto Merker, Sankt Joachimsthal.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

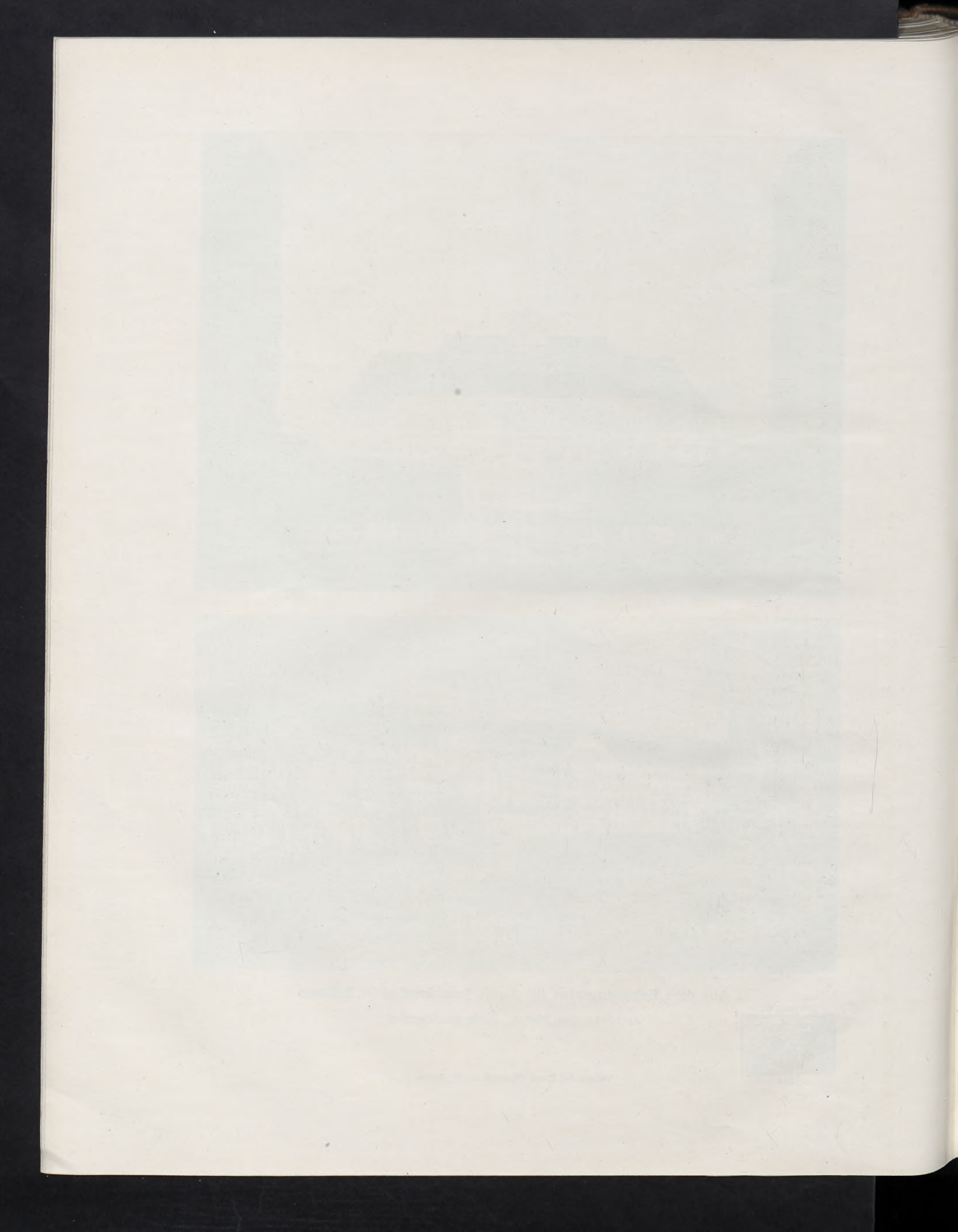




Aus dem Bebauungsplan für Sankt Joachimsthal in Böhmen.

Architekt: Otto Merker, Sankt Joachimsthal.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



Altitalienischer Städtebau am Berge.

Aufnahmen von Chr. Klaiber, Ulm a. D.

a) Monte Compatri bei Rom.
b) Assisi mit Duomo und S. Chiara.

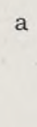
Jahrgang XI



1914

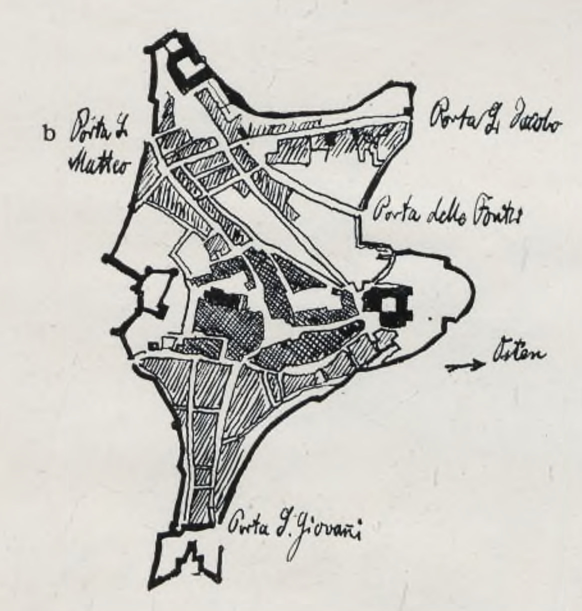
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

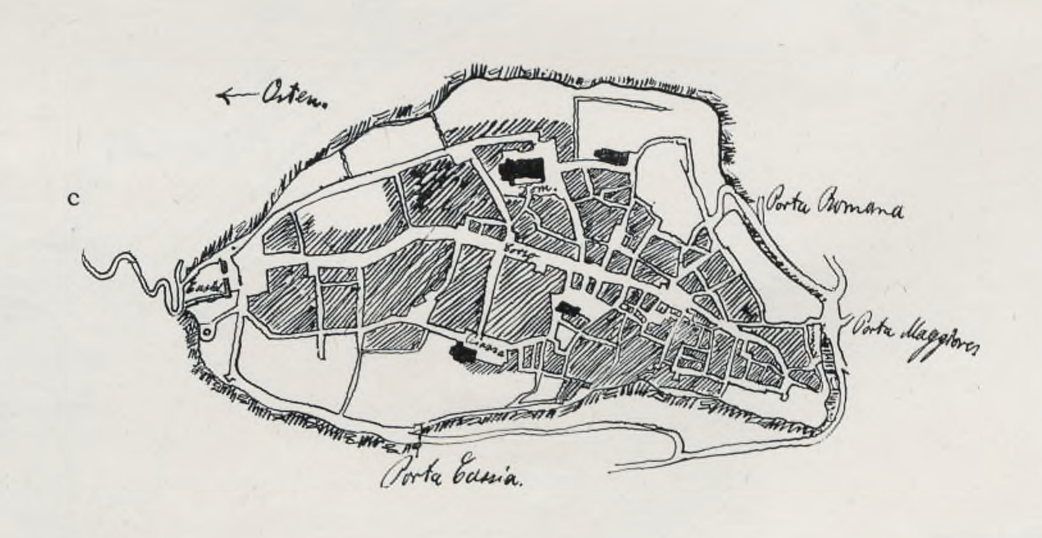




b



c



Altitalienischer Städtebau am Berge.

a) Marostica — nach einem Blatte der Sammlung Alinari.

Lageplanskizzen von Chr. Klaiber, Ulm a. D.

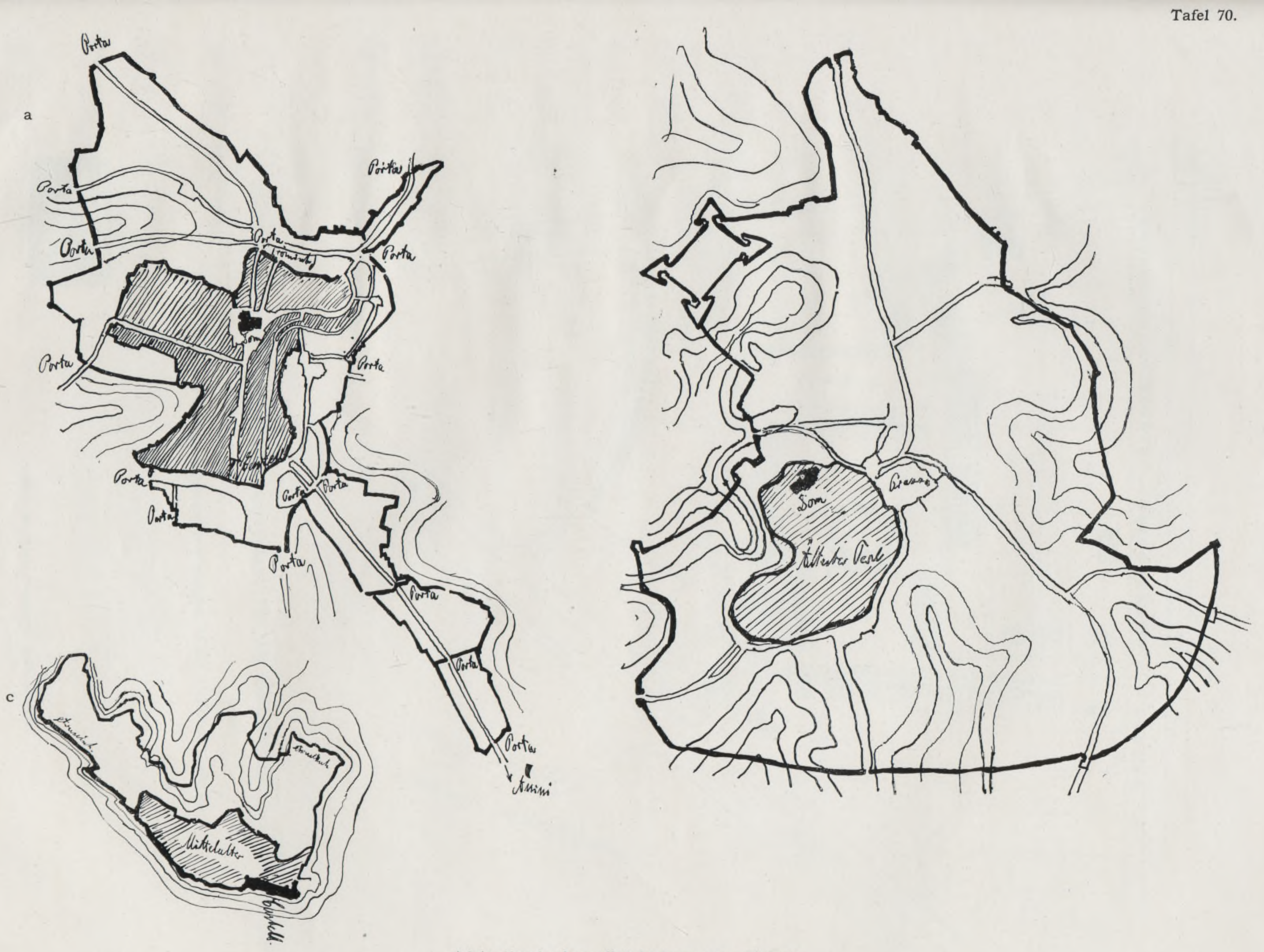
b) und c) von San Gimignano bzw. Orvieto.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



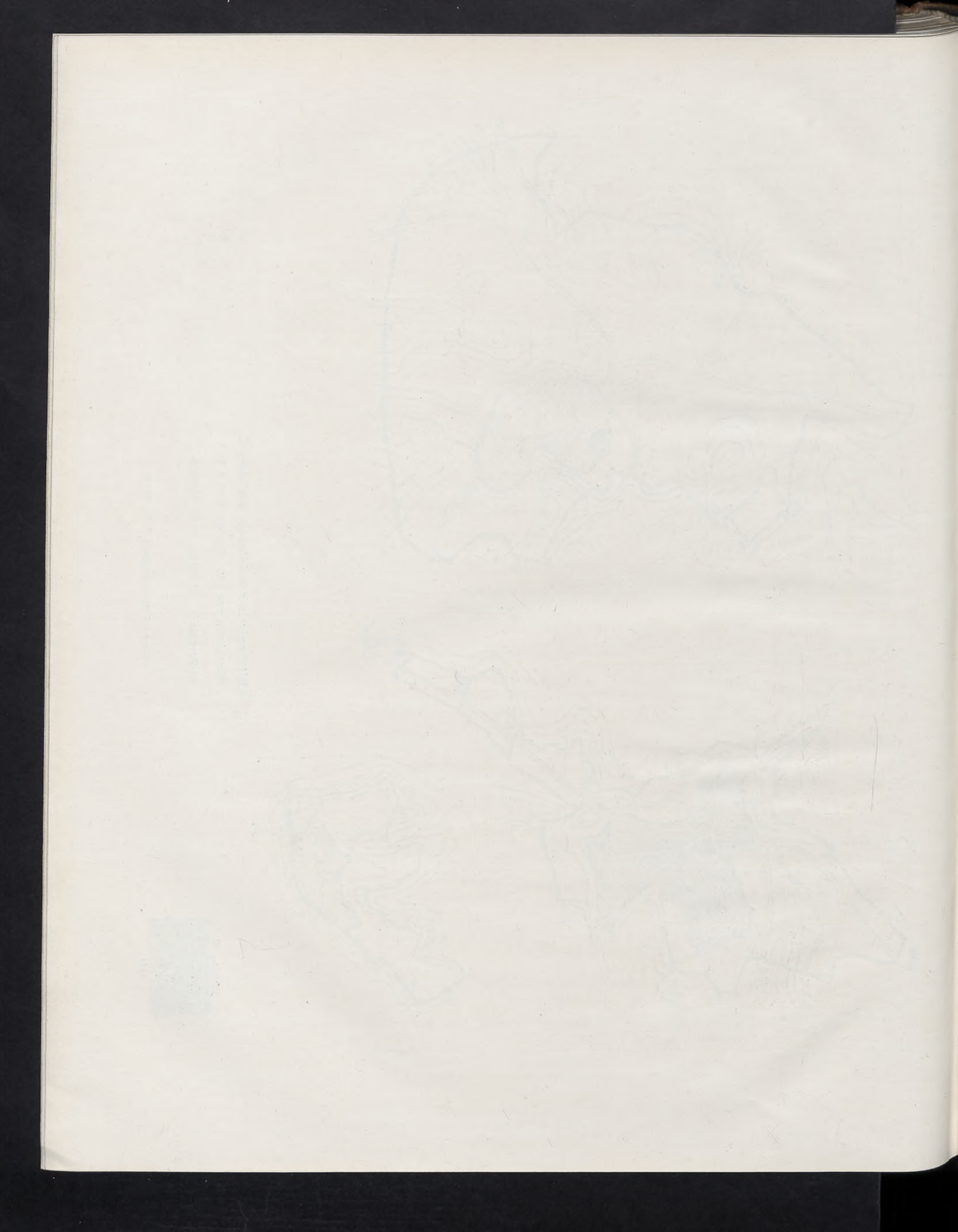
Altitalienischer Städtebau am Berge.

Planskizzen von Chr. Klaiber, Ulm a. D.

a) Perugia. b) Siena. c) Volterra.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerbsentwurf zur Marktplatzanlage für die Gartenstadt Carlowitz bei Breslau.

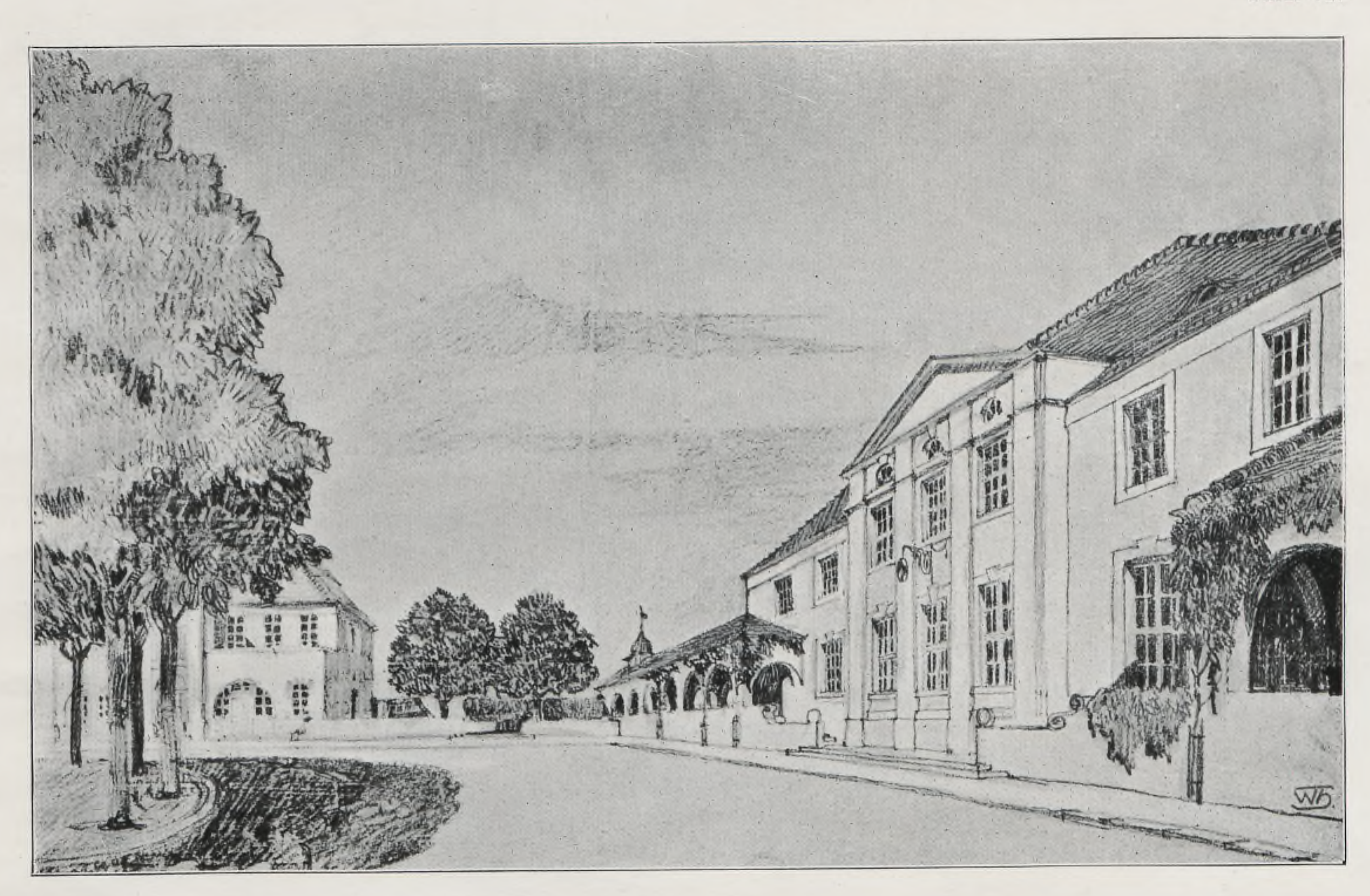
Architekt: Regierungsbaumeister Willy Hoffmann, Berlin.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Aus dem Wettbewerbsentwurfe zu einer Marktplatzanlage für die Gartenstadt Carlowitz bei Breslau.

Architekt: Regierungsbaumeister Willy Hoffmann, Berlin.

Jahrgang XI

DER STÄDTEBAU

1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Schule

Schule

Bad

KÖNIGLICHE BURG

ELISABETH BRÜCKE

DONAU STROM

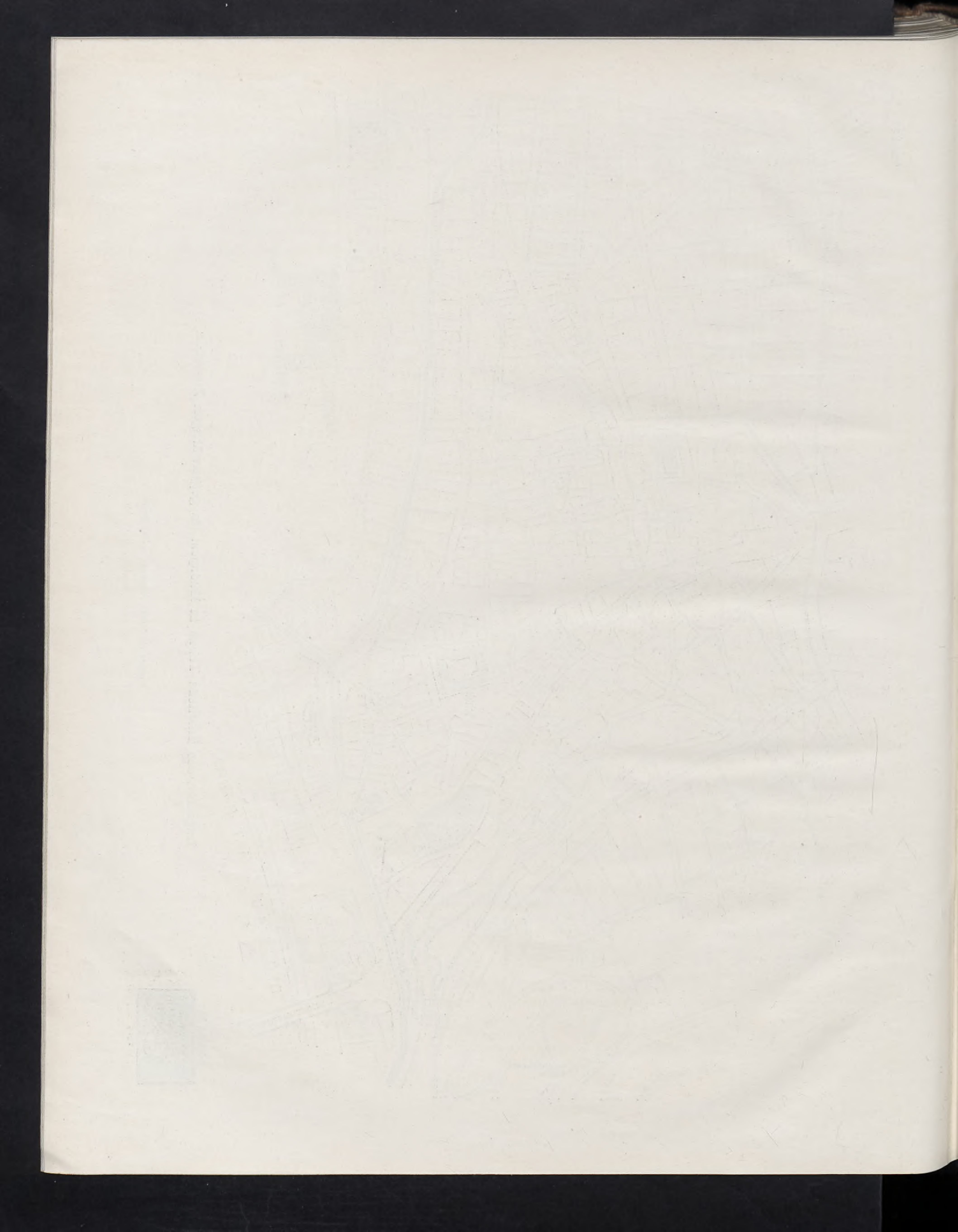
Jahrgang XI



1914

Lageplan des Stadtteils Taban in Budapest im gegenwärtigen Zustande.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



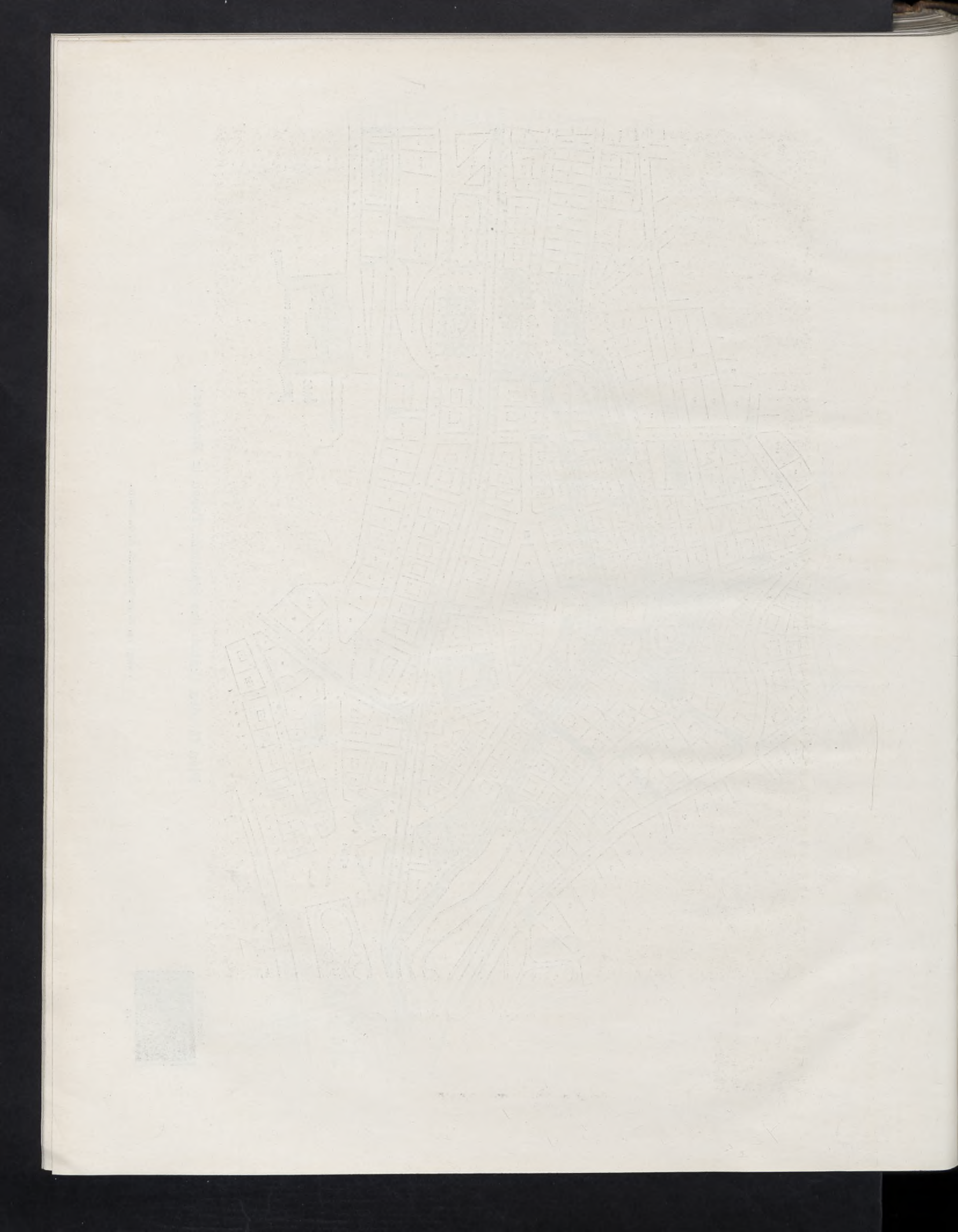
Plan für den Umbau des Stadtteils Taban in Budapest.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Das neue Munizipalgebäude in New York.

Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Neuere Platz- und Straßenanlagen in Berlin-Wilmersdorf.

Lageplan des Heidelberger Platzes — Wettbewerbsentwurf des Architekten P. Jatzow, Berlin-Schöneberg.

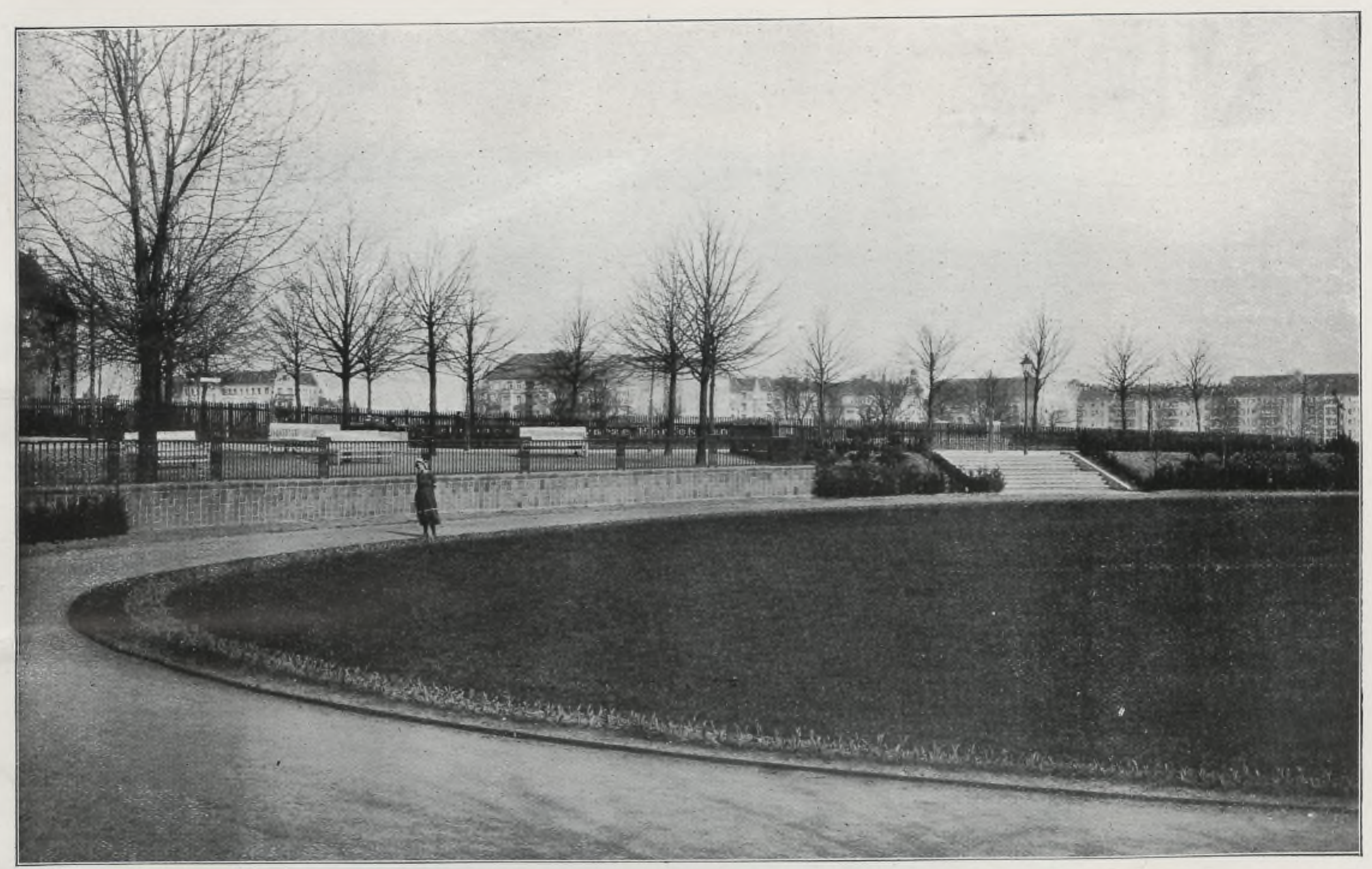
Jahrgang XI



1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.


a




b



Jahrgang XI



1914

Neuere Platz- und Straßenanlagen in Berlin-Wilmersdorf.

a) Heidelberger Platz; b) Landauer Straße — Naturaufnahmen.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin



Neuere Platz- und Straßenanlagen in Berlin-Wilmersdorf.

Rüdesheimer Platz — Naturaufnahme.

Jahrgang XI
DER STÄDTEBAU
1914

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

